Transport Canada

1986-87 Estimates

Part III

Expenditure Plan

86-02134/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1986

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1987-III-48
ISBN 0-660-53206-9

Canada: $12.00
Other countries: $14.40

Price subject to change without notice.

1986-87 Estimates

Part III

Transport Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

The Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses which the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by extracts from Part II of the Estimates in order to provide continuity with the other Estimates documents. Also included are extracts from Volume II of the Public Accounts. These are provided as an aid in assessing the program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

In 1985-86, the Department implemented a new activity structure and introduced organization changes. This year's Expenditure Plan introduces financial performance information for all activities. The Department will continue to develop and refine this information for future Expenditure Plans.

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates 1-4
Extracts from Volume II of the Public Accounts 1-9

Section I
Program Overview

A. Plans for 1986-87
   1. Highlights 1-12
   2. Financial Summary by Activity 1-15
B. Recent Performance
   1. Highlights 1-18
   2. Review of Financial Performance 1-24
C. Background
   1. Introduction 1-26
   2. Legal Mandate 1-26
   3. Program Objective 1-26
   4. Program Organization for Delivery 1-26
D. Planning Perspective and Performance Review
   1. Environment 1-30
   2. Initiatives 1-31
   3. Update on Previously Reported Initiatives 1-34
   4. Program Effectiveness 1-37

Section II
Analysis by Activity

A. Marine Transportation 2-1
B. Air Transportation 3-1
C. Surface Transportation 4-1
D. Departmental Administration 5-1

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object
   1. Expenditures by Object 6-1
   2. Personnel Expenditures 6-2
   3. Capital Expenditures 6-4
   4. Transfer Payments 6-36
B. Cost Analysis 6-42
C. Revenue Analysis 6-43
D. Other Analyses
   1. Marine Transportation Loans 6-45
   2. Canadian Coast Guard Fleet 6-46
   3. Investment in the Coast Guard Fleet 6-47
   4. Maritime Pollution Claims Fund 6-48
   5. Geographic Location of Bases, Major Ports and Installations 6-49
   6. Major Federal Airports Revolving Fund 6-51
   7. Summary of Air Transportation Revenues and Recoveries 6-53
   8. Stores Revolving Fund 6-54
   9. Details of Legal Mandate 6-55
   10. Summaries of Funding Through Appropriations Crown Corporations 6-56

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested to spend $2,457,457,117 to operate the Transport Program during the 1986-87 fiscal year. Existing statutes authorize the net expenditure of an additional $86,356,000.

Parliament has previously authorized a total drawdown of $43,700,000 for the Stores Revolving Fund. Parliament has previously authorized a total drawdown of $80,000,000 for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
	Transport		
1	Operating expenditures	**678,830**	931,579
5	Capital expenditures	**828,304**	752,515
10	Grants and Contributions	**280,402**	295,317
15	Payments to Canada Harbour Place Corporation	**9,184**	60,609
20	Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited	**2,116**	1,709
25	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	**2,488**	3,855
30	Payment to the Canada Ports Corporation	**8,867**	21,209
35	Payment to the Hamilton Harbour Commission	**1,160**	2,000
40	Payments to CN Marine Inc.	**146,106**	132,911
45	Payments to VIA Rail Canada Inc.	**500,000**	600,700
(S)	Minister of Transport --Salary and Motor car allowance	**40**	42
(S)	Stores Revolving Fund	**2,600**	3,600
(S)	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	**-21,134**	-94,390
(S)	Termination of tolls --Victoria Bridge	**2,600**	2,500
(S)	Contributions to employee benefit plans	**102,250**	101,286
	Budgetary Appropriation not required		
-	Payment to Revolving Fund --Capital expenditures	**0**	7,198
	Total Budgetary	**2,543,813**	2,822,640
	Non-Budgetary Appropriations not required		
-	Loans to the Canada Ports Corporation	**0**	1,190
-	Loans to the Halifax Port Corporation	**0**	6,781
	Total Non-Budgetary	**0**	7,971
	Total Program	**2,543,813**	2,830,611

Extracts from Part II of the Estimates

Vote - Wording and amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
	Transport		
1	Transport - Operating expenditures, and (a) authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments, in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in navigation, including navigational aids, and shipping; (b) authority to make expenditures on other than federal property in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics; (c) authority for the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act; (d) subject to paragraph (e), authority to spend revenue received during the year excluding that received from activities under the Surface Transportation Activity; and (e) authority to spend revenue received during the year in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics of an amount equal in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act minus the portion thereof credited to the Airports Revolving Fund.	**678,830,000**	931,579,000
5	Transport - Capital expenditures including contributions to provinces or municipalities, local or private authorities towards construction done by those bodies.	**828,304,000**	752,515,000
10	Transport - The grants listed in the Estimates and contributions including payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employee's Provident Fund Act so as to make the minimum allowance payable in the calendar year 1986 $50 per month instead of $20 per month as fixed by the said Act.	**280,402,117**	295,317,000

Extracts from Part II of the Estimates

Vote - Wording and amounts

Vote No.	Department or agency (dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
15	Payments to Canada Harbour Place Corporation in respect of operating and capital expenditures for the construction and operation of a facility at Pier B.C. in Vancouver, B.C. including, a cruise ship terminal, the Canadian Host Pavilion for Expo 86 and other related facilities.	**9,184,000**	60,609,000
20	Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company during the calendar year 1986.	**2,116,000**	1,709,000
25	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridge Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Corporation (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Montreal.	**2,488,000**	3,855,000
30	Payment to the Canada Ports Corporation for: (a) development of port facilities at the Port of Sept-Îles, Quebec; and (b) construction of a new tug for the Port of Churchill, Manitoba.	**8,867,000**	21,209,000
35	Payment to the Hamilton Harbour Commission to assist in the cost of construction of the East Port Complex, Hamilton, Ontario.	**1,160,000**	2,000,000

Extracts from Part II of the Estimates

Vote - Wording and amounts (Cont'd)

Vote No.	Department or agency (dollars)	1986-87 Main Estimates	1985-86 Main Estimates
40	Payments to CN Marine Inc. pursuant to contracts with Her Majesty; (a) for the operation of the following subsidized water transportation services: Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. --The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby --Saint John ferries and terminals, and (b) to pay the cost of rail/water and narrow guage/standard interface, ferries and terminals.	**146,106,000**	132,911,000
45	Payment to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No.1, 1977.	**500,000,000**	600,700,000

Extracts from Part II of the Estimates

Program by Activities

(thousands of dollars)	1986-87 Main Estimates							1985-86 Main Estimates
	Authorized person-years	Budgetary					Total	
		Operating	Capital	Transfer payments	Sub-total	Less: Revenues credited to the vote		
*Marine Transportation	6,213	482,465	347,446	1,019	830,930	8,650	822,280	856,641
**Air Transportation	11,882	955,463	565,051	41,817	1,562,331	971,300	691,031	777,274
***Surface Transportation	222	27,387	2,210	22,953	52,550	-	52,550	1,006,345
****Departmental Administration	3,071	757,912	8,654	217,213	983,779	5,827	977,952	190,351
	21,388	2,223,227	923,361	283,002	3,429,590	985,777	2,543,813	2,830,611
1985-86 Authorized person-years	22,011							

* This activity includes payments to the following Crown Corporations: Canarctic Shipping Company, Limited ($2,116,000 - Vote 20). The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. ($2,488,000 - Vote 25). Canada Ports Corporation ($8,867,000 - Vote 30, and the Hamilton Harbour Commission ($1,160,000 - Vote 35). Further details concerning the operations of The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. and the Canada Ports Corporation are displayed on the pages following the Transfer Payments Table.

** Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund. Part of this activity is funded through the use of a Revolving Fund. The Estimates shown on this table include the cash requirements for the Fund over the fiscal year. For information on expenditures and revenues of the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund, refer to the departmental Part III of the Estimates.

*** This activity includes payments to CN Marine Inc. totalling $146,106,000 (Vote 40) and to VIA Rail Canada Inc. of $490,400,000 (Vote 45). Although Vote 45 seeks a total authority of $850,000,000 the remaining $9,600,000 is for labour assistance payments to railway companies of which VIA Rail Canada Inc. is a qualified recipient. Further details concerning the operation of CN Marine Inc. and VIA Rail Canada Inc. are displayed on the pages following the Transfer Payments Table.

**** Stores Revolving Fund - Part of this activity is financed through a Revolving Fund, and for this particular Fund, net cash Estimates are equal to the anticipated difference between expenditures and revenues. For information on expenditures and revenues of the Stores Revolving Fund, refer to the departmental Part III of the Estimates.

The activity also includes payments to Canada Harbour Place Corporation of $9,184,000 (Vote 15). Further details concerning the operation of Canada Harbour Place Corporation are displayed on the pages following the Transfer Payments Table.

Further details concerning budgetary appropriations for Crown Corporations are displayed in Section III, Supplementary Information , starting on page 6-56.

Extracts from Volume II of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1984-85

(dollars)	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Departmental Administration			
Budgetary			
Vote 1 - Operating expenditures	101,817,000	114,599,805	**106,855,709**
Vote 5 - Capital expenditures	18,583,000	23,064,000	**14,525,029**
Statutory - Minister of Transport - Salary and motor car allowance	40,000	41,682	**41,682**
Statutory - Contributions to employee benefit plans	7,898,000	9,102,000	**9,102,000**
Statutory - Stores Revolving Fund	600,000	10,789,350	**960,254**
	128,938,000	**157,596,837**	**131,484,674**
Marine Transportation			
Budgetary			
Vote 10 - Operating expenditures	432,570,000	434,149,675	**409,296,897**
Vote 15 - Capital expenditures	435,257,000	365,630,705	**313,249,330**
Vote 16b - Payment to Canarctic Shipping Co. Ltd.	-	6,514,000	**6,513,995**
Vote 17b - Payment to Windsor Harbour Commission	-	515,000	**515,000**
Vote 20 - Payment to Atlantic Pilotage Authority	386,000	386,000	**90,403**
Vote 25 - Payment to Canarctic Shipping Co. Ltd.	3,303,000	3,303,000	**2,590,806**
Vote 30 - Payment to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	4,387,000	4,387,000	**4,387,000**
Vote 35 - Payment to Canada Ports Corp.	32,219,000	37,555,928	**35,167,070**
Vove 36c - Payment to Canarctic Shipping Co. Ltd.	-	1	**-**
Vote 37c - Payment to Great Lakes Pilotage Authority	-	432,000	**263,064**
Vote 40 - Payment to St. Lawrence Seaway Authority	3,000,000	3,000,000	**3,000,000**

(dollars)	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Vote 45 - Payment to Hamilton Harbour Commission	2,150,000	3,049,000	**3,048,733**
Vote 46c - Payment to Laurentian Pilotage Authority	-	1,400,000	**1,370,672**
Vote 50 - Payment to Northern Transportation Co. Ltd.	1,200,000	1,200,000	-
Vote 55 - Payment to Laurentian Pilotage Authority	106,000	106,000	**106,000**
Statutory - Contributions to employee benefit plans	27,862,000	32,108,000	**32,108,000**
Statutory - Refunds of amounts credited to revenue in previous year	-	7,251	**7,251**
	942,420,000	**893,743,560**	**811,714,221**
Non-Budgetary			
L60 - Loans to Canada Ports Corporation	4,190,000	4,190,000	**2,569,795**
Statutory - St. Lawrence Seaway Authority	-	10,000,000	-
Statutory - Canada Ports Corporation	-	10,000,000	-
	4,190,000	**24,190,000**	**2,569,795**
	946,610,000	**917,933,560**	**814,284,016**
Air Transportation			
Budgetary			
Vote 65 - Operating expenditures	344,878,000	330,282,279	**304,377,966**
Vote 70 - Capital expenditures	372,652,000	372,652,000	**331,135,945**
Vote 75 - Grants listed in Estimates and Contributions	48,063,000	57,825,500	**43,813,360**
Vote 80 - Payment to Airports Revolving Fund	121,732,000	121,732,000	**36,878,645**
Statutory - Contributions to employee benefit plans	50,896,000	58,652,000	**58,652,000**
Statutory - Refunds of amounts credited to revenue in previous years	-	50,148	**50,148**
Statutory - Self Supporting Airports Revolving Fund	16,253,000	50,937,100	**18,860,244**
	954,474,000	**992,131,027**	**793,768,308**

(dollars)	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Surface Transportation			
Budgetary			
Vote 85 - Operating expenditures	27,386,000	30,720,531	**27,150,601**
Vote 90 - Grants listed in Estimates and Contributions	310,877,000	458,555,364	**395,016,418**
Vote 95 - Payments to CN Marine and CNR	164,707,000	164,707,000	**164,707,000**
Vote 100 - Payments to VIA Rail Canada	679,400,000	600,100,000	**537,516,231**
Vote 105 - Payments to CNR and CN Marine	2,000,000	2,000,000	**1,445,816**
Vote 110 - Payments to CNR	2,000,000	9,200,000	**8,263,040**
Statutory - Termination of tolls - Victoria Bridge	2,390,000	2,586,467	**2,586,467**
Statutory - Contributions to employee benefit plans	1,498,000	1,727,000	**1,727,000**
Statutory - Western Grain Transportation Act	-	35,006,890	**29,335,702**
	1,190,258,000	**1,304,603,252**	**1,167,748,275**
Non-Budgetary			
L115 - Shares in capital stock of CNR	13,226,000	13,226,000	**6,100,000**
	13,226,000	**13,226,000**	**6,100,000**
	1,203,484,000	**1,317,829,252**	**1,173,484,275**
Total Program	**3,233,506,000**	**3,385,490,676**	**2,913,385,273**

The transfer of program responsibility for Canada Harbour Place Corporation from Public Works Canada - $2,900,000 in July, 1984 - was not reflected in Transport Canada Public Accounts.

Note: Public Accounts information in other sections of this program expenditure plan have been restated for comparative analysis purposes to reflect the recently revised activity and organization structures.

Section I
Program Overview

A. Plans for 1986-87

1. Highlights

In July 1985 the Minister of Transport released a position paper entitled "Freedom To Move - A Framework for Transportation Reform". This paper outlined revisions to Canada's transportation policy and is an integral part of measures to encourage economic growth. Introduction of the legislative proposals stemming from "Freedom to Move" will take place in 1986.

Transport Canada will make additional contributions of $200 million to the Government's deficit reduction program in 1986-87. These contributions were identified in the May 1985 Budget and build upon the measures taken in the November 1984 Economic Statement. One hundred million dollars relates to streamlined departmental operations and $100 million to reduced subsidies for VIA Rail. In addition, the Department is embarking on a program to rationalize the organizational structure, centralize the provision of support services, reduce overhead costs and improve the level of cost recovery. This will be done without reducing service to Canadians while maintaining a strong emphasis on ensuring the safety and security of our transportation system.

For 1986-87, the Department received Treasury Board approval for a revised program/activity structure to streamline the management of the department and to facilitate resourcing decisions.

During this Estimates year, Transport Canada has established the following corporate priorities:

Economic Regulatory Reform:

- to create a climate for private sector growth and investments and increase the competitiveness and lower the unit costs of transportation industries by reducing the regulatory burden, relying more on market forces, as well as more intra-modal and inter-modal competition.

Safety:

- to continue the enhancement of safety within all elements of the national transportation system.

Departmental Restructuring:

- to review the Department's operations with a view to streamlining activities and rationalizing the Department in terms of resources.

Efficiency and Effectiveness:

- to ensure that the level and quality of service is appropriate and improve service efficiency by providing the same output with fewer resources.

The following are major highlights, by Activity, of how these corporate priorities will be implemented across the Department:

Marine Transportation:

- to introduce legislation which will promote "Freedom to Move" under the Government's economic regulatory reform. This involves amendments to the Canada Shipping Act to replace Part XV (Coasting Trade) which will extend jurisdiction to the offshore. Amendments to the National Transportation Act will streamline regulation of Marine freight transportation in the North. Replacement of the Shipping Conferences Exemption Act, 1979, which expires in March 1986, will address the problems which have been identified with the current legislation;

- to continue development work towards the eventual construction of a Polar 8 Icebreaker, as announced by the government on 10 September 1985. The Polar 8 mission profile, in addition to all the Coast Guard missions, will emphasize sovereignty and science and will provide particular support to DND's Arctic missions; and

- to complete construction and introduce into service five new Coast Guard NAVAID tenders, Class 1050 and 1100 in the Newfoundland, Maritimes, Quebec and Western Regions (see page 2-11).

Air Transportation:

- to continue to improve airport security procedures and facilities in response to perceived threats to the safety and security of aircraft and air travellers from acts of sabotage and terrorism. Revised operating procedures are being implemented in conjunction with new security equipment to screen air cargo and passenger baggage more effectively;

- to encourage the growth of new and innovative air services in all regions of Canada through the introduction of legislation stemming from "Freedom to Move" which will reduce entry, equipment and fare restrictions;

- to review the procedures for the initial operational certification of air carriers to ensure a meaningful and effective safety test as part of the "fit, willing and able" requirements outlined in "Freedom to Move (see page 1-31);

- to prepare options for the development of a new management structure for the federal airports system in Canada, providing for a self-sustaining system incorporating the principle of cross-subsidization of smaller airports which will allow the independent operation of local airports (see page 1-31);

- to enhance aviation safety through improved surveillance of regulatory conformance, wider ranging control of the airworthiness of air vehicles, and a greater public emphasis on the personal responsibilities associated with aviation safety; and

- to continue the implementation of the Radar Modernization Project (RAMP). This project will take approximately eight more years to complete at a total estimated cost of $812 million. The forecast expenditures to the end of fiscal year 1985-86 are $111 million with planned spending of $171 million in 1986-87 (see page 3-20);

Surface Transportation:

- to continue implementation of a comprehensive program of inspection, training and emergency response information in support of the Transport of Dangerous Goods Act; (see page 4-14) and

- to contribute to reduced roadway casualties, reduced health impairment and reduced fuel consumption through cooperative federal-provincial efforts to improve and enforce motor vehicle safety standards (see page 4-7).

Departmental Administration:

- to develop the legislative proposals arising from "Freedom to Move", in order to encourage the growth of a competitive transportation system serving all regions of Canada;

- to improve the safe, efficient and competitive operation of the rail freight system throughout the country through revisions to railway transportation policies, regulations and selective financial assistance;

- to work with provinces and territories to develop and implement Phase I of regulatory reform in the trucking industry, as agreed to, to reduce or remove unnecessary motor carrier regulations in a uniform manner, and to develop a national trucking safety code;

- to improve the institutional, legal and management aspects of the rail passenger and ferry service programs, as well as the level of service, through the introduction of a National Rail Passenger Act and the Marine Atlantic Act, effective capital acquisition programs, and reduced per-unit operating subsidies;

- to oversee the completion and operation of the Canada Pavilion at EXPO 86 as a showcase of Canada's accomplishments in transportation and communications, and to coordinate the other aspects of federal participation in EXPO 86 including Federal Presence activities, a National Awareness Program, and augmented essential services;

- to convert the Canada Pavilion into a Trade and Convention Centre, at the end of EXPO 86, as a permanent legacy to the people of British Columbia, and to review requirements for continuing federal involvement in the operations of Canada Place; and

- to implement substantive marine, air and highways elements of the Canada - Quebec ERDA sub-agreement, totalling $170 million over five years and $28 million in 1986-87. Projects include research and development, urban transportation improvements, wharf improvements on the Lower North Shore, upgrading of airports facilities and equipment and a number of highway extensions and improvements.

2. Financial Summary by Activity

Figure 1-1: Net Financial Requirements by Activity ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast[1] 1985-86	Change	For Details See Page
Budgetary				
Marine Transportation[2]	822,280	764,487	57,793	2-2
Air Transportation	691,051	698,873	(7,842)	3-2
Surface Transportation	52,550	37,687	14,863	4-2
Departmental Administration[3]	977,952	1,236,844	(258,892)	5-2
	2,543,813	2,737,891	(194,078)	
Non-Budgetary				
Canada Ports Corporation	-	6,781	(6,781)	2-2
	2,543,813	2,744,672	(200,859)	
Departmental Operations Authorized Person-Years	21,388	22,222	(834)	

1. The 1985-86 forecast is based on information available to management at 31 October 1985.
2. Includes budgetary appropriations for Canada Ports Corporation, Canarctic Shipping Co. Ltd, Hamilton Harbour Commission, and the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. See page 2-1.
3. Includes budgetary appropriations for Via Rail, CN Marine, Canada Harbour Place Corp. See page 5-2.

Explanation of Change: The financial requirements for 1986-87 are $200.9 million or 7.3% lower than the 1985-86 forecast expenditures. The decrease is a result of the following major factors:

	$ Million
Budgetary - Departmental Operations:	
• Marine - net increased capital funding ($48.9 M) due to delays in 1985-86 construction schedule and/or new project starts; net operating increases ($12.2 M)	61.1
• Air - increased capital investments for RAMP, airport facilities, navigation and security equipment ($107 M); increased volume, rate and tax revenues as offsets ($124 M); net increase in operating expenditures ($9 M)	(8.0)
• Surface - increase in Regina Railway Relocation project ($13.6 M); decrease for grade separation projects ($2.3); increased operating requirements for Dangerous Goods professional service contracts ($4.5 M); offset by minor decreases ($0.5 M)	15.3
• Departmental Administration - decreased capital requirements for Coast Guard College ($3.4 M); deficit reduction commitment ($78.2 M); completion of Highway Strengthening Programs ($19.4 M) and Hopper Car Program ($39.0 M)	(140.0)
Budgetary - Crown Corporations:	
• Marine - reduced requirement for Canada Ports Corporation as projects were completed in 1985-86	(5.9)
• Departmental Administration - increased payments to CN Marine ($43.4 M); reduced VIA Rail reference levels ($100.0 M); decreased requirements for Canada Harbour Place Corporation ($46.4 M)	(103.0)
Non-Budgetary - Crown Corporations:	
• Marine - no requirement for loan funding in 1986-87	(6.8)

Explanation of 1985-86 Forecast: The 1985-86 forecast is $85.9 million or 3.0% lower than 1985-86 Main Estimates of $2,830.6 million. This difference is explained by the following major items:

	$ Million
Marine - reductions in capital ($41.7 M) due to construction delays; deficit reduction and restraint measures ($18.4 M); minor items, net decrease ($1.4 M)	(61.5)
Air - reductions in operating expenditures ($8.0 M) due to restraint measures; reduction in capital due to construction delays and project deferrals ($33.0 M); net revenue decrease of $4.0 M	(45.0)
Surface - increase in O&M for professional services ($2.5 M) and Grade Separation special capital projects ($2.3 M); and a decrease in Regina Railway Relocation ($5.6 M)	(0.8)
Departmental Administration - increased payments for purchase of hopper cars ($39.0 M) and Highways Strengthening Projects under various established programs (($13.3 M); decreased payments to CN Marine ($30.1 M)	22.2

B. Recent Performance

1. Highlights

Performance during 1984-85:

Marine Transportation:

- investment in Marine capital infrastructure and equipment amounted to $313 million;
- completion of a Marine Emergency Duties (MED) training centre in Newfoundland, which is operated by the Province to provide training in lifesaving, fire fighting and survival; and
- acquisition and reconfiguration of an existing offshore supply vessel as a replacement for the CCGS Daring.

Air Transportation:

- the Canadian Aviation Safety Board was established operationally;
- amendments to the Aeronautics Act Parts I and III were introduced in Parliament on March 28, 1985 and given Royal Assent on June 28, 1985. These amendments, developed to implement recommendations of the Commission of Inquiry on Aviation Safety, provide necessary statutory authority to enact new and revised regulations for aviation safety, make provision for administrative penalties and the establishment of the Civil Aviation Tribunal; and
- investment in Air capital infrastructure and equipment amounted to $460 million.

Surface Transportation:

- new motor vehicle safety standards were developed for, among others, child seating, more effective rearbrake lights, and aerodynamic headlights for fuel economy purposes; and
- first regulations under the Transportation of Dangerous Goods Act were promulgated, covering placarding, labelling and training.

Departmental Administration:

- under the augmented transportation R&D program for the handicapped, projects were initiated to provide equity of access at airports, in urban transit and in rural areas. Several of these projects advanced to the demonstration or implementation stage;

- a memorandum of understanding was signed in February 1985, between federal and provincial ministers to substantially reform economic and administrative regulation of the trucking industry;

- work began on preparing legislation establishing VIA Rail Canada and CN Marine Inc. as separate Crown Corporations reporting directly to the Minister of Transport, as well as making a number of adjustments to the East Coast ferry services and fares;

- the Rail Passenger Action Force carried out a review of VIA leading to reintroduction of a number of passenger services, a reorganization of corporate structure and a commitment to re-equip transcontinental trains with new locomotives and cars; funding restrictions were imposed to reduce government payments for rail pasenger services from $600 million in 1985-86 to $400 million in 1989-90;

- federal government support for improved surface transportation systems continued under the Primary Highway Strengthening/ Improvement and Transportation Subsidiary Agreements (ERDA's) ($25.8 million, $37.4 million and $7.3 million for provincial highways, secondary roads and access roads respectively); and

- the Prairie Branchline Rehabilitation Program allocated $132.9 million in 1984-85. The program ($571.4 million over six years) includes a $51.3 System Improvement Reserve to support rail and non-rail improvements to the grain transportation system.

Performance during 1985-86:

Marine Transportation:

- steps were taken to improve marine safety through the Canada Shipping Act Amendments currently before parliament which update legislation relating to Pollution Prevention, Compensation for Oil Pollution Damage, Training of Seafarers and Vessel Traffic Services and allow for the introduction of charges for certain Coast Guard services, such as Aids to Navigation, Icebreaking and Dredging and the development of the associated cost recovery policy;

- a return to the Crown of $27.0 million was realized through the privatization of the Northern Transportation Company Ltd.;

- the Coast Guard has provided assistance to the Air India Flight 182 incident investigation since 27 June 1985. The mapping and photographing phase was completed at the end of September. The recovery phase commenced 8 October 1985, utilizing two vessels, the CCGS JOHN CABOT and the Canadian registered, American hired offshore supply vessel KRUEZTURM and was completed 31 October. To complete the recovery phase and Coast Guard support to the investigation, the CCGS JOHN CABOT engaged in the recovery of ten small pieces specially designated for recovery by the Indian and Canadian investigators. Coast Guard participation at the crash site was completed by mid-December;

- the Minister announced the signing of an agreement between the department and six major Canadian oil companies on November 14, 1985 with respect to a Joint Oil Spill Response Plan. This agreement is the first of its kind in the world and combines government and industry management to respond to a major oil pollution incident;

- investment in Marine capital infrastructure and equipment are forecast to amount to $299 million; and

- under the Fleet Replacement Program, four new vessels were introduced into service in the Newfoundland, Central and Western Regions.

Air Transportation:

- on October 3, 1985, the Minister of Transport announced the establishment of a government/industry/community task force with a mandate to review the management structure of Canada's federal airports and to make recommendations on possible improvements. The Airports Task Force is expected to present its final report by April 1986;

- regulatory reform initiatives outlined in the position paper "Freedom to Move", have encouraged: increased competition; new services and lower airfares for domestic air services; simplified approvals for some new transborder air routes; and some relaxation of regulation for certain international air services;

- to emphasize its focus on air safety and to streamline the management structure at airports, Transport Canada established two distinct organizations in October 1985. These two new groups founded basically from the Canadian Air Transportation Administration, are the Aviation Group and the Airports Authority Group. The purpose of this re-organization was to separate the commercial activity of the Airports System from the Department's aviation safety and regulation functions so as to strengthen each group's mandate and to come in line with Government policy to consider a new and more effective management structure for airports;

- the Department expanded and reinforced airport security procedures and systems to counter the growing threat to world civil aviation by terrorist groups; and

- investment in aviation and airports related capital infrastructure and equipment are forecast to amount to $458 million.

Surface Transportation:

- the coming into effect of Regulations under the Transportation of Dangerous Goods Act and the commencement of the compliance program. These Regulations deal with the classification and listing of dangerous goods, the documentation of consignments of dangerous goods, the use of safety markings such as labels and placards, safety requirements to be followed by shippers and carriers of dangerous goods, notification of public authorities in the event of accidents and the training of employees; and

- new motor vehicle safety standards were developed for improved child restraint systems, daytime running lights, truck and bus braking systems, school buses, identification of controls, and control over importation of used truck tires for recapping purposes, and new exhaust emission standards were developed for heavy duty motor vehicles and motorcycles.

Departmental Administration:

- following release of the "Freedom to Move" position paper, extensive consultations were held with shippers, carriers, travellers, labour, and other interested parties to obtain comments and suggestions with respect to the proposals;

- implementation of a program for the transportation of the disabled, including acquisition of specially equipped vehicles for small urban or rural communities, demonstration of volunteer-based mobility concepts to develop less costly ways of transporting the disabled, and cost sharing the design and construction of the Mach II accessible intercity bus for demonstration at Expo 86 and across Canada;

- CN Marine was established as a separate Crown Corporation, and the following activities took place:

  - new contract agreement between Transport Canada and CN Marine (Bi-partite agreement);

  - construction of a new vessel for Newfoundland-Labrador coastal services;

  - implementation of a new ferry service for Newfoundland (Jackson's Arm to Harbour Deep).

- the Marine Atlantic Inc. Acquisition Authorization Act received First Reading on December 5, 1985. This legislation is designed to establish CN Marine as a separate Crown corporation under the name Marine Atlantic Inc. early in 1986.

- the Federal government and VIA Rail Canada accomplished the following for rail passenger travel:

  - preparation of new rail passenger legislation;

  - several previously-cancelled services were reinstated in June 1985 ("Atlantic", "Supercontinental", "Canadian", Montreal-Mont-Joli, Montreal-Sherbrooke and Toronto-Havelock);

  - twenty F-40 ph-2 locomotives costing $50 million were ordered for VIA's transcontinental routes;

  - opening of the first of VIA's maintenance centres, a $100 million facility in the Mimico district in Toronto.

- projects in the first year of the five year $170 million Canada - Quebec ERDA sub-agreement on transportation were commenced, including work on Gare du Palais and research and development projects;

- amendments to the Western Grain Transportation Act came into effect on August 1, 1985. These amendments provided for: a freight rate ceiling for producers that will not exceed the 1984-85 rate level in 1985-86 and 1986-87 crop years; the removal of the 31.5 million tonne volume cap and the introduction of a "tally adjustment" mechanism; an increase in producers representation on the Senior Grain Transportation Committee including for the first time British Columbia producers; the railways to make public the annual statements of their general investment plans for grain transportation; and the government's commitment to branch line rehabilitation to be enshrined in the Western Grain Transportation Act;

- Canada Harbour Place Corporation completed construction of the Canada Place structure and the Canada Pavilion for EXPO 86 on time and within budget;

- the EXPO 86 Federal Co-ordination Secretariat implemented a national awareness program of Canadian achievements in transportation and communications linked to EXPO 86;

- the Minister of Transport received the McDonough report into alternative options for rail branchlines affected by abandonment;

- expenditures for the Prairie Branchline Rehabilitation Program in 1985-86 are forecast at $97.8 million;

- implementation of various aspects of Canada-Manitoba ERDA sub-agreements - 21 out of 23 projects including the Churchill tug, airports improvements, work on the Winnipeg railway station and boxcar rehabilitation are underway; and

- work was begun with the provinces and territories to develop a national trucking safety code.

2. Review of Financial Performance

Figure 1-2: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85			
	Actual[1]	Main Estimates	Change	For Details See Page
Budgetary				
Marine Transportation[2]	789,563	919,384	(129,821)	2-5
Air Transportation	761,319	922,025	(160,706)	3-5
Surface Transportation	42,148	37,537	4,611	4-5
Departmental Administration[3]	1,311,685	1,337,144	(25,459)	5-5
	2,904,715	3,216,090	(311,375)	
Non-Budgetary				
Canada Ports Corporation	2,570	4,190	(1,620)	2-5
Canadian National Railway Co.	6,100	13,226	(7,126)	5-5
	8,670	17,416	(8,746)	
Total Program	2,913,385	3,233,506	(320,121)	
Authorized Person-Years	22,300	22,164	136	

[1] excludes expenditures resulting from the transfer of program responsibility in July 1984, for Canada Harbour Place Corporation from Public Works Canada - $2,900,000. See footnotes on page 1 - 11 "Extract from Volume II of the Public Accounts".

[2] Includes budgetary appropriations for Canada Ports, Jacques Cartier and Champlain Bridges, St. Lawrence Seaway and Pilotage Services. See page 2-5.

[3] Includes budgetary appropriations for VIA Rail and CN Marine. See page 5-5.

Explanation of change: The authorized person-years and level of spending were increased to 22,211 PYs and $3,385.5 million through Supplementary Estimates, mainly in response to the government's economic initiative of accelerating or advancing some capital projects. The revised authority, by type of expenditures, is displayed in the "Extracts from Volume II of the Public Accounts", page 1-9. The large surplus is attributed to the following major factors:

Budgetary - Departmental Operations:

	$ Million
• Marine - scheduled vessel construction severely delayed by strikes and competitive bidding reduced total estimated costs ($109.2M); operating efficiencies ($22.4M); lower than anticipated payments to Canarctic and NTCL ($1.9M)	(133.5)
• Air - decreased operating requirements due to restraint measures on discretionary spending ($54.0 M); decreased capital requirements due to delivery delays ($31.0 M); construction delays ($19.0 M); project deferrals ($16.0 M) and favourable tenders ($7.0 M); increased revenue ($30.0 M)	(157.0)
• Surface - delays in payments for railway relocation and crossing projects and increased payments for Urban Transportation Assistance Program (net $ 2.2 M increase); implementation of Rail Passenger Action Force and Crow Task Force plus miscellaneous minor increases ($2.5 M)	4.7
• Departmental Administration - increased payments for : Branch Line Rehabilitation and Hopper cars programs ($78.7 M); Western Grain Transportation Act ($29.3 M); and Newfoundland Railway Containerization Program ($5.7 M); net increase for other minor items ($8.3 M); and decreases in capital requirements ($5.6 M)	116.4
Budgetary - Crown Corporations:	
• Marine - increased requirements for Ports Canada to regain lost construction schedules ($2.4M) and for Pilotage Authorities ($0.5M) to cover operating losses in 1984	2.9
• Departmental Administration - late approvals and delays in implementing VIA capital projects, plus application of accumulated working capital and reduced operating losses	(141.9)
Non-Budgetary - Crown Corporations:	
• Marine - increased Canada Ports Corporation working capital required less loan funding	(1.6)
• Departmental Administration - decrease in funds provided for purchase of shares in CN to assist CN Marine in financing fixed asset acquisitions	(7.1)

C. Background

1. Introduction

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated the functions of the Department of Railways and Canals, the Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence.

The federal responsibility with respect to transportation is derived from the jurisdiction outlined in the British North America Act. This responsibility has evolved to include that of coordination and regulation to ensure safety and efficiency with respect to aeronautics and to navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and is exercised through the Department of Transport.

2. Legal Mandate

The principal Acts governing the Transport Program activities are the British North America Act, the Department of Transport Act, and the National Transportation Act. A further listing of Acts additional to these principal Acts, may be found on page 6-55.

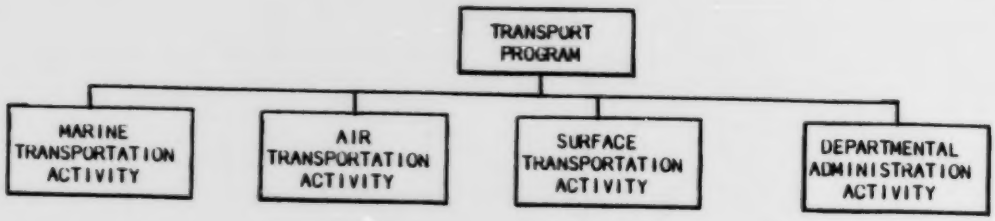
3. Program Objective

The Transport program objective is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The activity structure which was approved on September 5, 1985, and comes into effect on April 1, 1986, is displayed in Figure 1-3 below. It is used to present the expenditure plan for 1986-87 as well as the forecast expenditures for 1985-86 and the actual expenditures for 1984-85. For 1986-87, Section II maintains the same level of detail as in previous Part III's. However, recent re-alignments of responsibilities have taken place at the sub-activity level, or lower. Where this is the case, reporting data across three years have been restated for purposes of comparison. Certain of these re-alignments may result in anomalies with respect to currently stated Activity descriptions which are being revised and will be reflected in 1987-88 Estimates.

Figure 1-3: Activity Structure



Organization Structure: To meet the program objective, Transport Canada's organization includes a headquarters and four operating groups - Marine, Aviation, Airports and Surface transportation activities - as well as a number of Crown corporations and Agencies with varying degrees of autonomy. Some of the Crown corporations operate within departmental framework while others, such as Air Canada and Canadian National, are totally independent but report through the Minister to Parliament. Three Agencies, the Canadian Aviation Safety Board, the Grain Transportation Agency and the Northern Pipeline Agency and the Canadian Transport Commission also report through or to the Minister of Transport.

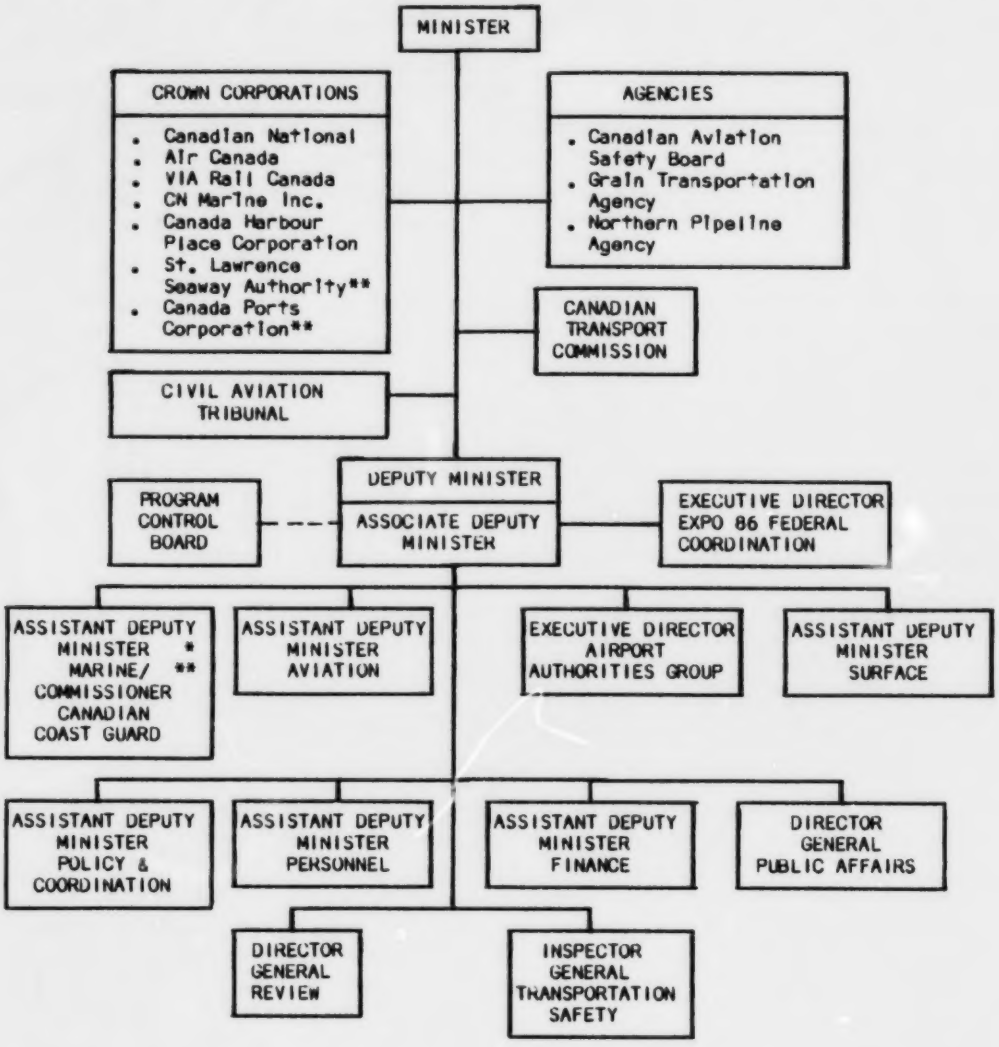
The Department is managed centrally in terms of long-term planning, inter-modal policy and inter-activity resource allocation. Certain inter-modal functions such as personnel, finance, specialist training and operation of Departmental Stores are also managed centrally. However, the line operations of the Department are carried out through its regional offices.

A major change this year in the management of the Department was the establishment of a Program Control Board. Chaired by the Associate Deputy Minister, this Committee is responsible for the review of, and recommendation on, all policies, plans and program proposals with financial and person-year resource implications. The establishment of the Program Control Board enables the Minister and Department to exercise a greater degree of control over program funding and to commit to achieve predetermined resource reduction targets which provide a substantial contribution to government deficit reduction objectives.

Furthermore, effective October 15, 1985, Transport Canada established two distinct organizations to emphasize its focus on air safety and to streamline the management structure of airports.

Figure 1-4 provides an overview of the organizational entities which comprise the total Transport Canada portfolio. Transport Canada's Part III is restricted to an analysis of departmental operations, comprising the organization structure denoted as starting with the Deputy Minister, but including certain budgetary funding for the following Crown Corporations - Canada Harbour Place Corporation, Canada Ports Corporation, CN Marine Inc., St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.) and Via Rail Canada.

Figure 1-4: Organization Structure



*Includes responsibility for the four Pilotage Authorities, Canarctic Shipping Co., Harbour Commissions.

**These Crown corporations report to the Minister through the ADM Marine for budgetary funding purposes.

Figure 1-5 provides a matrix for the major organizational groups of Transport Canada and the activity lines along which they are funded through budgetary appropriations.

Figure 1-5: Distribution of Resources by Activity/Organization (Budgetary) ($000)

	Marine	Air	Surface	Departmental Administration	1986-87 Estimates
Minister's Offices/Deputy Minister1				23,218	**23,218**
ADM Planning & Co-ordination2				255,085	**255,085**
ADM Personnel				62,776	**62,776**
ADM Finance				59,795	**59,795**
ADM Marine/ Commissionner Canadian Coast Guard3	810,925				**810,925**
ADM Aviation		660,601			**660,601**
Executive Director, Airports Authority		30,430			**30,430**
ADM Surface			52,550		**52,550**
Crown Corporations					
- CN Marine				146,106	**146,106**
- Via Rail Canada				500,000	**500,000**
- Canada Harbour Place Corp.				9,184	**9,184**
- Canada Ports Corporation	8,867				**8,867**
- St. Lawrence Seaway Auth'y	2,488				**2,488**
Deficit Reduction				(78,212)	**(78,212)**
	822,280	**691,031**	**52,550**	**977,952**	**2,543,813**

1. Includes Offices of Associate Deputy Minister, Public Affairs, Legal Counsel, Review, Expo 86 Secretariat, Transportation Safety, Program Control Board and responsibility for budgetary funding aspects of Canada Harbour Place Corporation.
2. Includes responsibility for budgetary funding aspects of CN Marine Inc. and Via Rail Canada. Appropriations are listed separately below.
3. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Canada Ports Corporation and St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges). Appropriations are listed below.

D. Planning Perspective and Performance Review

1. Environment

Government Priorities: Following are broad government objectives, extracted from the May, 1985, Budget, in the context of which Transport Canada must examine its specific environment:

- The government will rely principally on the private sector for growth and job creation. It will adopt policies that foster higher investment, greater innovation, increased international competitiveness and a positive climate for new enterprise.

- The federal deficit has become a burden on the nation with adverse consequences for private sector investment. The government is committed to fiscal restraint and to restructuring the tax system. Significant expenditure reductions and cost recoveries have been identified, and the government wil be examining further economies in the future.

- The role of government will be redefined to provide a better framework for private sector competition and growth and to remove obstacles to change and innovation. In this new role, programs will have to be designed and delivered even more effectively and efficiently. The number of public servants will be reduced by 1% to 2% a year for the next five years.

Demand for Transportation: After slower economic growth in recent years and some important structural changes in the economy, the outlook for the demand for transportation services over the next decade is favourable. Average annual economic growth to 1995 of 2.5% is expected, with increased domestic demand. Higher growth in goods-producing industries, continued low inflation rates and stable fuel prices are factors favourable to the transport sector, offsetting smaller population increases, slower growth in real personal disposable income and greater competition in markets for Canadian raw materials.

Freight transportation to 1995 is expected to grow at an average annual rate of 2.4% (1983 base year) with rail, marine and truck sharing growth almost equally. As for passenger transportation, average annual growth for 1985-95 is forecast to be in the neighbourhood of 3.5%, with auto and air slightly higher; but passenger rail and bus traffic is forecast to grow at only 1.8% and 1.5% annually.

Structure of the Industry: Since the National Transportation Act of 1967, much has changed in the structure of the transportation industries. The industry has matured. Trucking has flourished while railways have become more specialized carriers with much of their traffic in bulk commodities. Air traffic has tripled, and a much wider diversity of air services is now offered. Transportation services utilizing more than one mode (multi-modal) have grown in importance, while shippers' needs have become more varied.

Proportionally fewer Canadians are travelling by train and bus and the automobile continues its dominance. A movement to deregulation has occurred in the United States, Canada's major trading partner. Greatly increased domestic and international competition has become a fact of life for Canadian producers and manufacturers.

2. Initiatives

Marine Transportation

Legislation: Several acts relating to the Marine activity require amendments in order to incorporate the department's "Freedom to Move" policy initiative. Marine safety improvements will be enacted through the passage of amendments to the Canada Shipping Act introduced in Parliament in 1985. In addition, the Marine activity is committed to the application of the multi-year expenditure reduction strategy and plan, combined with the introduction of charges for certain Coast Guard Services, such as Aids to Navigation, Icebreaking and Dredging, through the provision of enabling legislation under the Canada Shipping Act.

Air Transportation

Airports Task Force: An Advisory Committee chaired by the Associate Deputy Minister of Transport and a task force have been formed within the department to report by April 1986 on options for a new management structure for airports in Canada. As of October 15, 1985, the Airports organization in Transport reports to the Executive Director, Airports who reports directly to the Deputy Minister. The Task Force is preparing options to provide for a self sustaining airport system incorporating the principles of cross-subsidization of smaller airports which will allow for the independent operation of local airports. The separation of the commercial activity of the airports system from the Department's aviation safety and regulation functions is intended to strengthen each group's mandate.

Freedom to Move: Highlights of the air transportation aspects of the government's agenda for the reform of the existing transportation legislation and regulation include:

- entry to any class of domestic commercial air service for air carriers, to be permitted on proof that the carrier is "fit, willing and able" including a meaningful safety test;
- exemption from regulation for air carriers in deciding routes and schedules;
- no ongoing regulation of domestic tariffs except to review cases of excessive increases;

- provision for the maintenance of air services deemed essential to the public interest; and

- some degree of reduction in regulation on international routes through bilateral negotiations.

Civil Aviation Security: Action will be taken to improve Canadian aviation and airport security commensurate with perceived threats.

New initiatives to be undertaken include security programs and research and development. Those already commenced, such as the purchase of x-ray and explosive detection equipment, will continue throughout the 1986-87 period as well as efforts to improve awareness and attitude of passengers and industry personnel towards security. Inspection and monitoring standards, law enforcement response, and dissemination of aviation security information will be improved in 1986-87.

Surface Transportation

Grade Separation and Level Crossing Programs: Cabinet approval was obtained for funding of priority grade separations and level crossing safety initiatives.

Departmental Administration

Transportation of the Disabled: New funding of $2 million annually has been approved and major expenditures are expected to relate to the acquisition of vehicles for the transportation of the disabled in small urban and rural communities, studies of special needs, demonstration projects, data collection and information dissemination, and development of new technology to improve accessibility.

Economic Regulatory Reform: The main initiative will be to put into effect economic regulatory reforms proposed in the position paper "Freedom to Move". The reforms will focus on government plans to facilitate and encourage competition and market forces. Where possible, the burden of regulation will be reduced. Regulatory reform will increase competitiveness and lower unit costs in transportation industries, creating a climate for private sector growth and investment.

Initiatives for economic regulatory reform include preparation of legislation and amendments to the National Transportation Act. In addition, plans for monitoring and evaluating the effects of reform will be developed and implemented.

Deficit Reduction: Following the November 1984 expenditure reductions, a second additional phase of expenditure reduction targets was included in the May 1985 Budget. The Transport Canada reductions will save the government $200M in 1986-87. This significant contribution by Transport Canada will be accomplished through a combination of greater efficiency, streamlining and system rationalization.

Trucking Regulatory Reform: Revisions to the Motor Vehicle Transportation Act (MVTA) to reflect the agreement signed by the federal and provincial Ministers of Transport on February 27, 1985. The agreement calls for a reduction in the regulatory burden, ease of entry and administrative streamlining. The Government will also work to develop a national trucking safety code.

VIA Rail Canada Inc.:

- introduction of legislation to provide an appropriate and effective framework for the delivery of Canadian rail passenger services, and assist the Comptroller General's Office in the implementation of a more efficient drawdown system;

- transfer of CN functions, and employees to VIA in order to increase VIA's control over its operations and expenses; and

- the beginning of a full-scale modernization program for VIA's transcontinental train fleet, marked by the receipt of 20 new diesel locomotives, 10 additional locomotives will be tendered in 1986; and, negotiating with Transconsortium for the purchase of 100-150 new bi-level passenger cars, delivery to start in 1988.

EXPO 86: The Canada Harbour Place Corporation will complete and operate the Canada Pavilion at EXPO 86 as a showcase of Canada's accomplishments in transportation and communications and as a venue to host Canada's official guests from the world's governmental, business, academic, and artistic communities.

CN Marine Inc.:

- the continued improvement of the Gulf and Coastal services by the acquisition of new vessels and the transition to the new reporting relationship of CN Marine occasioned by Part XII of the Financial Administration Act will be the major initiatives for 1986-87. In addition, Transport Canada will assist the Comptroller General's office in the implementation of a more efficient drawdown system;

- implementation of changes arising from the new corporate status of Marine Atlantic Inc. and from compliance with the provisions of the Financial Administration Act;

- continuing efforts to reduce subsidy per passenger and vehicle mile in all services.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Marine Transportation

Study on Marine Casualty Investigations in Canada: As part of the implementation of recommendations of this study, the Marine Casualty Investigation function has been transferred to the Departmental Administration activity under the Inspector General, Transportation Safety.

Fleet Capital Investment Plan (FCIP), Major Crown Project: The initial Fleet acquisition project, which listed for 1983-84 the planned construction start of five vessels, at a total estimated cost of $242.3 million was significantly expanded with the introduction of a special capital program in the spring of 1983. The program increased vessel construction to eleven ships plus three modernization projects at a total estimated cost of $700 million.

Partly due to a highly competitive market situation, the cost of the vessel acquisition program has fallen to about $600 million. In addition, this project has been severely delayed by strikes and by the financial failure of one of the shipyards. This has resulted in the delivery of two type 1100 NAVAID Tenders being delayed until 1986.

Local Ports Corporations: Following proclamation in February 1983 of the Canada Ports Corporation Act, the corporate Board has continued towards its objective of greater port autonomy. At the present time, six ports have been established as local port corporations, the most recent one being the Port of St. John's, Nfld.

Air Transportation

Aviation Safety: Responding to the recommendations of the Commission of Inquiry on Aviation Safety a number of actions were completed in 1984-85 and 1985-86:

- the Canadian Aviation Safety Board was established on May 1, 1984 and became fully operational on October 1, 1984;
- the Civil Aviation Tribunal was resourced to become operational in 1986;
- a Canadian Airworthiness Code, an advisory board including industry representatives and an appeal process have been developed;
- amendments to the Aeronautics Act received parliamentary approval;
- bilateral airworthiness agreements are being developed with France, Germany, Netherlands and the U.K.;

- national regulatory audits of Okanagan Helicopters Ltd., Wardair Canada Inc., Nordair Inc., Worldways Canada Ltd., and Air Canada were conducted in 1984-85 and 1985-86 and the airport ramp surveillance program was introduced to more closely monitor air carrier maintenance activities;

- airworthiness type approval capability for domestic helicopter production increased to support industry requirements in 1985-86;

- the Continuing Airworthiness Division is being augmented to review and provide corrective action for Service Difficulties Reports affecting aircraft and aeronautical products; and

- the aviation incident occurrence reporting system has been developed and is fully operational.

Canadian Airspace System Development Plan: To support the Canadian airspace system, the Aviation Group has defined a long range technical framework for the development of air navigation equipment for the provision of air navigation services to the year 2000.

Including discussion and consultation with users of the system, the plan directs the orderly replacement/restoration of facilities based on the Canadian Airspace Systems Plan.

Radar Modernization Project (RAMP): This major project replaces old primary and secondary radar surveillance equipment and information display systems used for air traffic control. Procurement of equipment started in 1984-85 with the contract award to Raytheon Canada Ltd. for Radar Site Equipment (RSE) on May 3, 1984 at a value of $390 million. The Display Site Equipment (DSE) and Radar Data Processing system (RDPS) contract was awarded to Raytheon Canada Ltd. on May 14, 1985 at a value of $125 million.

Facility Restoration and Replacement: Projects for the replacement and restoration of air navigation and airport facilities of the national civil air transportation system include reconstruction of air terminal buildings, rebuilding of runways and taxiways as well as the replacement of airport emergency services and airport maintenance equipment. Approximately $176 million will be spent during 1986-87 to restore and replace airport facilities across Canada.

Expansion of Capacity: Projects to meet air transportation demand and to maintain the levels of service to users were implemented in 1984-85 totalling $79 million with forecast expenditures in 1985-86 of $44 million for airport facilities and a further $21 million for air navigation facilities.

Surface Transportation

Transportation of Dangerous Goods: The Transportation of Dangerous Goods regulations are a harmonized set of multi-modal regulations which replace existing modal ones. With the coming into effect of portions of the regulations on July 1, 1985, the compliance program commenced based upon regional offices in a number of cities. The compliance program was preceded and accompanied by an extensive industry awareness campaign.

The long-term benefits expected from this expanded program include the value of the information gathered by inspectors in identifying potential problems in dangerous goods transportation and the allaying of public anxiety through the presence of a visible and active compliance program. It is expected there should be a reduction in the number of accidents involving dangerous goods and a mitigation of the consequences of many of those which would still occur.

Departmental Administration

Economic and Regional Development Agreements: Subsidiary Agreements on Transportation Development containing specific highway and road construction and upgrading programs were executed during 1985-86 with the provinces of Newfoundland and Quebec. These programs of road construction activities cover a seven-year period terminating on March 31, 1992 with federal contributions amounting to $112.5 million for Newfoundland and, in the province of Quebec, a five-year program terminating on March 31, 1990 with federal contributions amounting to $49.0 million.

CN Marine Inc.: The first of the new vessels, the M.V. Caribou, will be in service prior to the end of 1985; construction of a new passenger vessel for the Coastal Service commenced in 1985.

Western Grain Transportation: In June 1985, the tally adjustment mechanism and other amendments to the Western Grain Transportation Act were given parliamentary approval. Pursuant to the Western Grain Transportation Act, the Minister of Transport is receiving evaluation reports on the adequacy of railway investment in grain related facilities and discussions are taking place on the methodology of analysis and levels of investment.

VIA Rail Canada Inc.: Several rail passenger services were reinstated in June, 1985. The restored services include the "Atlantic" eastern transcontinental train service, the "Supercontinental" service (Winnipeg - Edmonton - Vancouver), the "Canadian Service" (Montreal - Ottawa - Sudbury) and three regional services (Montreal - Sherbrooke, Montreal - Mont-Joli and Toronto - Havelock).

Other recent initiatives include the opening of the Mimico maintenance facility, the transfer of 1,085 CN maintenance workers to the staff of VIA Rail, the recent order of 20 GM diesel locomotives for use on the transcontinental routes and the start of negotiations for the purchase of 100-150 new bi-level passenger cars.

New legislation which provides an effective framework for the delivery of Canadian rail passenger services has been developed and is to be enacted in the near future.

4. Program Effectiveness

This Program consists of four Activities, all of which relate to "the provision of a safe and efficient national transportation system".

The different operational situations in the Department preclude the development of a single comprehensive indicator. However, where Activities provide services, the effectiveness of the program must be judged in terms of the extent to which client satisfaction has been achieved in relation to the extent to which the levels of service have been met with regard to maximum value for money.

Each of the Activities are distinct entities with distinct objectives and sub-objectives. Performance information is presented together with brief comments and references for each Activity in Section II, Analyses by Activity. Together these can be used as a proxy for assessing the Program's overall effectiveness.

Section II
Analysis by Activity

A. Marine Transportation

Overview

Marine Transportation activities encompass the provision of marine navigation systems including short and long range navigational aids, waterways, vessel traffic services, safety and public correspondence communication; provision of route assistance through ice-infested waters; monitoring and control of potentially hazardous ice conditions; provision of facilities and services in support of other departments and agencies; coordination of the resupply of northern settlements; support of arctic research and development; direct services as part of the Federal Government's commitment to marine search and rescue enhanced by the use of the Canadian Marine Rescue Auxiliary organizations; promotion of boating safety; development, promulgation and enforcement of policies, regulations and standards relative to marine transportation; emergency planning and pollution clean-up; the development, administration and maintenance of public harbours and ports.

Also included and enabled through Crown Corporations and other entities are the provision of pilotage services within Canadian waters; the operation of the St. Lawrence Seaway as well as several bridges over the St. Lawrence River; the development, operation and maintenance of fifteen ports and nine commission harbours; and the operation of the vessel M.V. Arctic.

Activity Objectives

To ensure the provision of a national marine transportation system for the use of water transportation interests in order to contribute to the safe, efficient and economical conduct of marine activities in waters under the jurisdiction of the Government of Canada; and where appropriate, to develop, operate and maintain specific elements of this system.

Activity Table of Contents

		Page
A.1	Aids to Navigation	2-8
A.2	Ship Movement Systems and Services	2-13
A.3	Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	2-17
A.4	Marine Search and Rescue	2-22
A.5	Regulatory	2-26
A.6	Public Wharves and Harbours	2-30
A.7	Direction and Administration	2-33
A.8	Major Ports	2-35
A.9	Bridges	2-38
A.10	Canals	2-40
A.11	Pilotage Services	2-42

Financial Summary

Figure 2-1: Net Financial Requirements ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast* 1985-86	Change	For Details See Page
Budgetary				
Departmental Operations				
Aids to Navigation	**391,678**	329,171	62,507	2-8
Ship Movement Systems and Services	**73,707**	70,582	3,125	2-13
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	**128,766**	164,108	(35,342)	2-17
Marine Search and Rescue	**70,781**	53,236	17,545	2-22
Regulatory	**36,796**	32,824	3,972	2-26
Public Wharves and Harbours	**85,136**	69,161	15,975	2-30
Direction and Administration	**24,061**	22,712	1,349	2-33
	810,925	741,794	69,131	
Crown Corporations				
Major Ports	**8,867**	14,759	(5,892)	2-35
Bridges	**2,488**	3,855	(1,367)	2-38
Pilotage Services	**-**	4,079	(4,079)	2-42
	11,355	22,693	(11,338)	
	822,280	764,487	57,793	
Non-Budgetary				
Crown Corporations				
Major Ports	**-**	6,781	(6,781)	2-35
	822,280	771,268	51,012	
Departmental Operations				
Authorized person-years	**6,213**	6,293	(80)	

*The 1985-86 forecast, based on information available to management as of October 31, 1985 is $61.5 million or 7.4 % lower than the 1985-86 Main Estimates of $832.8 million ("Extracts from Part II of the Estimates", page 1-4). This difference is explained on page 2-4).

Explanation of change: The financial requirements for 1986-87 are $51 million or 7% greater than the 1985-86 forecast expenditures. The increase is a result of the following factors:

	$ millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating expenditures:	
• savings as a result of reduced person-year requirements	(2.9)
• reduction in Arctic research and development program	(3.2)
• provision of 3% for increase in salaries, wages and employee benefits	8.3
• workload increases for helicopter maintenance, ship refit, search and rescue and dredging	3.9
• additional requirements for fuel, ship refit and repairs to wharves	18.4
• reduced requirements for Canarctic Shipping Co. Ltd. and Hamilton Harbour Commission	(2.6)
Capital Expenditures:	
• delays in construction schedule during 1985-86	41.7
• decreased funding on projects nearing completion or completed in 1985-86	(55.9)
• new projects commencing in 1986-87	63.1
Budgetary - Crown Corporations	
• reduced requirements for the Jacques Cartier and Champlain Bridges	(1.4)
• reduced requirements for Canada Ports Corporation as projects completed in 1985-86	(5.9)
Non-Budgetary - Crown Corporations	
• no requirement exists for loan funding during 1986-87	(6.8)

Explanation of 1985-86 Forecast: The 1985-86 forecast is $61.5 million or 7.4% lower than the 1985-86 revised Main Estimates of $832.8 million. This difference is explained by the following major items:

	$ millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating expenditures:	
• internal expenditure reduction measures	(18.4)
• additional financial support to Canarctic Shipping Company, Limited	2.2
Capital Expenditures:	
• delays in construction schedule during 1985-86	(41.7)
Budgetary - Crown Corporations	
• reduced requirements for Canada Ports Corporation	(6.5)
• financial support to Pilotage Authorities for operating losses	4.1
Non-Budgetary - Crown Corporations	
• reduced requirements for Canada Ports Corporation	(1.2)

Review of Financial Performance

Figure 2-2: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Budgetary			
Departmental Operations			
Aids to Navigation	381,764	491,991	(110,227)
Ship Movement Systems and Services	66,767	69,757	(2,990)
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	125,104	130,679	(5,575)
Marine Search and Rescue	51,554	54,868	(3,314)
Regulatory	35,182	36,481	(1,299)
Public Wharves and Harbours	59,567	71,233	(11,666)
Direction and Administration	25,241	24,277	964
	745,179	879,286	(134,107)
Crown Corporations			
Major Ports	35,167	32,219	2,948
Bridges	4,387	4,387	-
Canals	3,000	3,000	-
Pilotage Services	1,830	492	1,338
	44,384	40,098	4,286
	789,563	919,384	(129,821)
Non-Budgetary			
Major Ports	2,570	4,190	(1,620)
	792,133	923,574	(131,441)
Authorized person-years	6,326	6,314	12

Explanation of change: Authorized person-years were increased to 6,336 PYs and the spending authority decreased to $870.7 million as a result of net transfers out in Supplementary Estimates. A reduction in the spending authority for Capital was afforded by the overall cost reduction in the vessel acquisition program and the forward shift in spending to future years. As well as effecting a $69.6 million reduction in capital spending authority, Supplementary Estimates also provided increases of some $20.9 million, mainly for the benefit of Crown corporations and other entities. The revised authority, by type of expenditures, is displayed in the "Extracts from Volume II of the Public Accounts", page 1-9. The large surplus is attributed to the following factors:

Budgetary - Departmental Operations

Operating Expenditures: Decreased requirements led to a lapse of $25.6 million (6%) against the original plan, although increases obtained through Supplementary Estimates for specific demands ($13.8 M) were fully utilized. The major factors for the change are as follows:

	$ millions
• Coast Guard generated a surplus from the following activities: Search and Rescue due to the delay in placing new search-and-rescue vessels into operation ($1.7 million); Aids to Navigation and Icebreaking due to the postponement of ship refits and because some vessels were, at times, inoperative ($2.9 million)	(4.6)
• Harbours and Ports produced savings when dredging was done at lower costs than anticipated and projects for wharf repairs and shore protection works were delayed or deferred	(8.7)
• Payments to the Canarctic Shipping Company Limited were lower in consequence to better performance and more favourable voyage revenues	(0.7)
• The contingency provision of $3 million for emergency response, in the event of a major oil spill, was not required	(3.0)
• Savings resulted from the delay in implementing a new vessel manning formula	(2.4)
• Stiffer controls on overtime authorization and other measures reduced overtime expenditures and effected savings in other personnel costs	(5.7)
• Payment to the Northern Transportation Company Limited was not required because of favourable results of Keewatin resupply operation	(1.2)

Capital Expenditures: Actual spending fell $122 million (28%) below original plan. Of this amount, $69.6 million was transferred out through Supplementary Estimates to fund other programs and activities in Transport. The major factors are as follows:

	$ millions
• Scheduled vessel construction was severely set back by strike and financial failure affecting two of the shipyards to which contracts had been awarded. Moreover, the competitive industry environment brought in bids below the cost estimates used for establishing total project costs and annual cash flows	(109.2)
• Slippage in other projects caused primarily by late approval and delays in awarding contracts	(5.7)
• Slippage in Search and Rescue projects occasioned by delays in the contract award process and design work	(5.0)
• One capital project was completed at lower cost	(2.1)

Budgetary - Crown Corporations

Payments to Crown Corporations: Total requirements increased by $4.3 million with Supplementary Estimates providing $7.1 million in increased spending authority. Changes by individual Crown Corporations were:

• Ports Canada - the Corporation received $5.3 million in Supplementary Funding to help it regain some progress in its construction schedule lost in the previous year owing to start-up problems and strikes; however more work than anticipated was carried forward leading to a laspe of	(2.4)
• Atlantic Pilotage Authority - the operating loss for 1985 and cost of providing pilotage to the Tall Ships were less than estimated	(0.3)
• Great Lakes Pilotage Authority - the Authority's loss was somewhat smaller than the $0.4 million provided in Supplementary Estimates	(0.2)
• Laurentian Pilotage Authority - the Corporation received $1.4 million in Supplementary Estimates which it fully utilized	-

A.1 Aids to Navigation

Objective

To develop, provide, maintain and ensure the efficient operation of aids to navigation, such as conventional aids, radio aids, ship channels and canals to facilitate the safe and efficient movement of marine transportation in Canadian waters.

Resource Summary

The Aids to Navigation function accounts for approximately 48% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 44% of the total person-years.

Figure 2-3: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	**P-Y**	$	P-Y	$	P-Y
Conventional aids	**150,607**	**2,355**	142,804	2,348	122,685	2,337
Radio aids	**10,260**	**125**	9,881	135	9,617	145
Sounding and dredging	**23,719**	**172**	22,738	175	22,469	170
Canso Canal operation	**781**	**27**	663	24	742	29
Operating expenditures*	**185,867**	**2,679**	176,086	2,682	155,513	2,681
Capital expenditures	**207,934**	**31**	154,708	61	227,532	59
Total expenditures	**393,301**	**2,710**	330,794	2,743	383,045	2,740
Revenue credited to vote	**(1,623)**	**-**	(1,623)		(1,281)	-
Net resource requirements	**391,678**	**2,710**	329,171	2,743	381,764	2,740

*Includes no 1986-87 grants and contributions (1985/86 - $6,500; 1984-85, $56,000). (For details, see Page 6-37).

Increased operating requirements of $9.3 million result from the increased cost of helicopter services of $1.5 million, price increases relating to salaries and wages of $3.2 million, dredging requirements in the international waters of the Great Lakes of $0.8 million and additional funding for overtime and refit.

The change in capital of $53.2 million is a direct result of the delays in vessel construction in 1985-86.

Revenue credited to the vote results from the recovery of costs for services provided to other government agencies. Helicopter services provided to the Department of Fisheries and Oceans account for $1.2 million. No revenue increases are foreseen.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The large lapse in capital funds was due to a delay in vessel construction caused by a strike at Marine Industries Limited and receivership of Halifax Industries ($70.7 million). Additionally, funds were lapsed as a result of the highly competitive nature of the industry.

The lapse of operating funds was mainly due to a postponement of ship refits ($2.9 million), and a delay in implementing the Vessel Manning Formula ($2.4 million).

Figure 2-4: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	155,513	2,681	162,372	2,685	(6,859)	(4)
Capital expenditures	227,532	59	331,233	59	(103,701)	-
Total expenditures	383,045	2,740	493,605	2,744	(110,560)	(4)
Revenue	(1,281)	-	(1,614)	-	333	-
Net	381,764	2,740	491,991	2,744	(110,227)	(4)

Description

This function facilitates the safe and efficient movement of marine traffic by the following means.

Conventional Aids: A network of fixed and floating aids such as buoys, lighthouses and range-lights marks channels, harbour entrances and prominent landmarks and obstructions. Major operating tasks are to determine the marine aids needed and to develop, place, operate and maintain these aids. The placement, operation and maintenance of the aids require substantial support from the Coast Guard fleet of vessels and aircraft.

Radio Aids: Radio positioning systems such as Loran 'C', radio beacons and racons are provided for long-, medium- and short-range navigation.

Sounding and Dredging: Water-depth monitoring and, where necessary, dredging ensures that ship channels remain at the stated depth and width.

Canso Canal Operation: The canal is operated and maintained to provide a short-cut for vessels from the St. Lawrence Gulf to the eastern coastline of Nova Scotia and the Atlantic coast of the United States.

Performance Information/Resource Justification

Conventional Aids: The network consists of approximately 13,200 floating aids (buoys) and 7,300 land-based aids, of which 272 are major lighthouses. The locations of aids are shown on charts, and the positions and characteristics of lighted aids are in the List of Lights, Buoys and Fog Signals, both of which references are used by ships in Canadian waters.

The Canadian aids-to-navigation system is in accordance with the international system adopted by the International Association of Lighthouse Authorities. The Coast Guard delivers its services through a decentralized operational structure consisting of five regional headquarters. The regions operate 11 main bases and 5 sub-bases in delivering the aids program. (See Figure 6-14, page 6-49.)

The primary indicator of operational effectiveness is the degree to which these aids are in service and operating as advertised. Figure 2-5 shows planned and actual achievement on average for all conventional aids since 1977-78.

Figure 2-5: Actual and Planned Average Days for which a Conventional Aid is not Available

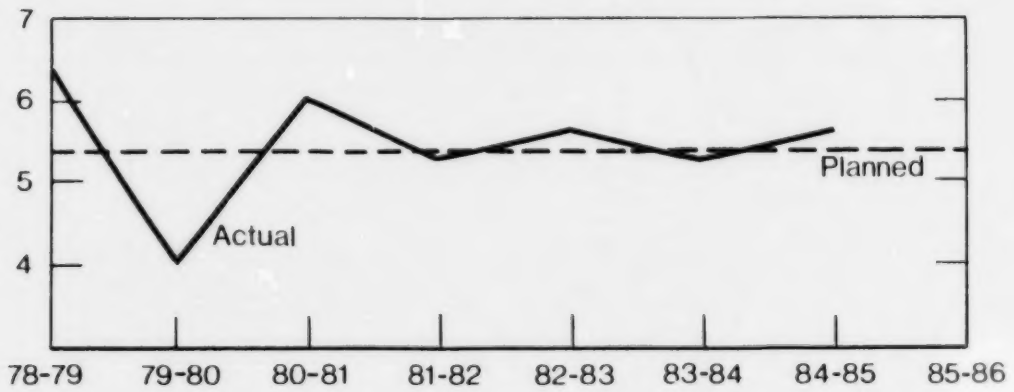


Figure 2-6 summarizes the operating resources needed to achieve these results for the three years to 1986-87 and the key underlying variables affecting these resource requirements.

Figure 2-6: Performance and Resource Data - Conventional Aids

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating expenditures ($000)			
Ship support	66,277	62,389	62,771
Aircraft support	9,995	9,995	7,170
Other	74,335	70,420	52,744
	150,607	142,804	122,685
Key resource determinants			
Number of aids	20,500	20,500	20,500
Amount of fleet support hours provided	210,000	212,221	190,169

Radio Aids: The radio location system consists of some 200 electronic aids, such as racons and beacons, and a long-range electronic navigational aids system, Loran 'C'.

The Loran 'C' program on the east coast was completed in 1984-85. The replacement of Decca and Loran 'A' systems with Loran 'C' has resulted in a saving of 24 person-years.

The main indicator of operational effectiveness is the functioning of the aids in accordance with advertised characteristics. The measure of operational effectiveness is the percentage of time the aids are functioning. Planned availability for Loran 'C' is 99.7%. This target has usually been met.

Sounding and Dredging: The Coast Guard's dredging program relates to main shipping channels and approach channels to ports and harbours. Dredging programs are carried out in each Coast Guard region for general maintenance of channels and provision of new channels in response to requests from local and regional interests seeking waterway improvements for trade expansion. The dredging is carried out on Coast Guard's behalf by Public Works Canada (PWC) and by private dredging firms under contract.

Water-depth sounding is conducted to provide data for dredging operations and to determine periodically the status of the channels. Sounding work is carried out on behalf of Coast Guard by PWC, except in the St. Lawrence and Saguenay Rivers, where Coast Guard equipment is employed to sound approximately 7,500 hectares annually.

Figure 2-7 summarizes the sounding and dredging program planned for 1986-87.

Figure 2-7: Resource Data - Sounding and Dredging ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Water depth sounding	8,679	8,498	7,680
PWC dredging	8,539	8,539	6,294
Contracted dredging	6,501	5,701	8,489
Total resource requirements	23,719	22,738	22,469

Canso Canal Operation: On average, the canal is kept open between 280 and 295 days a year and provides transit for some 2,600 vessels.

Capital Expenditures: Figure 2-8 outlines the planned 1986-87 capital program. The program calls for the commissioning of five new class 1050/1100, Coast Guard Navaid Tenders.

Figure 2-8: 1986-87 Summary of Main Estimates Capital Projects ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/86	Planned Spending 1986-87	Future Years' Spending
Fleet Capital Investment Plan:				
Vessel Construction				
FCIP Major Crown Project	497,086	415,853	72,348	8,885
Type 700, Construct 1 vessel	18,444	-	1,165	17,279
Life Extensions				
Nahdik	1,747	-	1,747	-
Bernier	9,558	-	1,165	8,393
Nicolet	5,242	-	5,242	-
Simcoe	5,242	-	5,242	-
Tembah	1,514	-	1,514	-
Aviation and Other Components	168,333	1,721	87,421	79,191
Total Fleet Capital Investment	707,166	417,574	175,844	113,748
Lightstation Monitoring Program	7,440	-	2,934	4,506
Economic and Regional Development Agreement (Quebec)	9,000	-	5,000	4,000
Other major projects	66,343	9,405	9,655	47,283
Miscellaneous projects under $250K	104,415	29,590	14,501	60,324
	187,198	38,995	32,090	116,113
	894,364	456,569	207,934	229,861

A.2 Ship Movement Systems and Services

Objective

To develop, provide, maintain and ensure the efficient operation of vessel traffic services facilities, a network of coastal radio stations, and other communications and information systems to facilitate the safe and expeditious movement of marine traffic in Canadian and adjacent waters.

Resource Summary

The Ship Movement Systems and Services function accounts for approximately 9% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 15% of the person-years.

Figure 2-9: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Vessel traffic services	24,234	440	24,340	439	26,090	488
Communications services	30,789	483	29,294	484	29,678	535
Operating expenditures	55,023	923	53,634	923	55,768	1,021
Capital expenditures	18,989	-	17,363	-	11,327	2
Total expenditures	74,012	923	70,997	923	67,095	1,023
Revenue credited to vote	(305)	-	(415)	-	(328)	-
Net resource requirements	73,707	923	70,582	923	66,767	1,023

Increased requirements of $3.1 million reflect additional capital projects of $1.6 million combined with price increases of $2.1 million under operating expenditures for salaries and wages.

Revenue credited to the vote is generated from services provided to other government agencies. Revenues for a radio message service provided to the private sector (estimated at $2.7 million for 1986-87) is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the function.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of about $1.1 million in capital expenditures is due mainly to delay in construction of the Vessel Traffic Services Centre in Halifax ($1.5 million). The savings of $2 million were due to restraint controls in overtime and lower operating costs. The over-utilization of person-years was offset by under-utilization in other functions.

Figure 2-10: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	55,768	1,021	57,760	995	(1,992)	26
Capital expenditures	11,327	2	12,412	2	(1,085)	-
Total expenditures	67,095	1,023	70,172	997	(3,077)	26
Revenue	(328)	-	(415)	-	87	-
Net	66,767	1,023	69,757	997	(2,990)	26

Description

The Ship Movement Systems and Services function supports marine traffic through two services.

Vessel Traffic Services: This component provides vessel traffic information, advice, instruction and emergency coordination resources on a 24 hour, 7 day a week basis to ensure the safe and efficient movement of ships in selected Canadian waters. The service is provided through 9 systems using 12 vessel traffic centres, including one seasonal, across Canada (Figure 6-15 page 6-49). The majority of these systems are responsible for interactive traffic management. Additionally, the Eastern Canada Traffic System (ECAREG) and the Arctic Canada Traffic System (NORDREG) are respectively mandatory and voluntary reporting and clearance systems for ships under the Canada Shipping Act. Marine information is prepared and disseminated through the Notices to Mariners, List of Lights and Notices to Shipping. The primary purpose of these systems is to reduce the risk to shipping, lives, property and the environment by providing marine information on navigation, meteorology, shipping, ice conditions, and regulations for the benefit of external marine and shipping interests, internal Coast Guard operations and the public. Their secondary purpose is to ensure compliance with Canadian regulations by ships entering Canadian waters.

Communications Services: These consist of a national network of Coast Guard radio stations, both manned and remote controlled, and operated 24 hours a day, 7 days a week. Coast Guard radio stations have two major roles. The primary role is to provide shipping in Canadian and adjacent waters with a safety service to meet the requirement of the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention. This role is fulfilled by maintaining a continuous listening watch on the distress and calling frequencies to detect radio transmissions from mariners in distress. The secondary role is to provide administrative and commercial communications services through the provision of a public correspondence service. Closely allied to this service is the communications service required for the command and control of the Canadian government's civilian fleet.

Performance Information/Resource Justification

Vessel Traffic Services: Performance is based on a 99.5% availability of services. To date this target has consistently been met. Statistical information is shown in Figure 2-11.

Figure 2-11: Performance and Resource Data - Vessel Traffic Services

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating expenditures ($000)			
Vessel traffic services	24,234	24,340	26,090
Selected key resource variables			
Hours of operation at traffic centres	125,000	125,000	140,028
Trends in use of services			
Ship movements	550,000	435,700	439,269
Messages processed	1,000,000	1,026,800	705,000

Other key variables include the amount and age of equipment to be maintained and the standards to which it is maintained.

Communications Services: Operational effectiveness is assessed primarily by the degree to which communications equipment is functioning as intended. Through a back-up equipment system, the service is made available at all times. Figure 2-12 shows resource requirements and one key trend in operations. Other key resource variables include the amount, type and age of the equipment to be maintained and the standards to which it is maintained.

Figure 2-12: Performance and Resource Data - Communications Services

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating expenditures ($000)			
Radio station operations and equipment maintenance	30,789	29,294	29,678
Key resource variables			
Hours of operation at manned radio stations	502,240	502,240	502,240

Capital Expenditures: Figure 2-13 outlines the planned 1986-87 capital program.

Figure 2-13: 1986-87 Summary of Main Estimates Capital Projects ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/86	Planned Spending 1986-87	Future Years' Spending
Maritime Mobile Communications				
Western Arctic	9,786	-	618	9,168
Killinek and Frobisher Bay	2,098	1,891	207	-
Coal Harbour	359	-	359	-
	12,243	1,891	1,184	9,168
Repair and Replace Northern Antennas	1,189	-	237	952
VHF Filler Sites	1,078	-	400	678
Hunter Point MF Remote Transceiver Sites	1,305	-	64	1,241
Replace Single Channel Receivers for HF/SSB and HF/CW	1,544	1,477	67	-
VHF/FM Extended Range	2,353	2,124	229	-
New Generation Communication Control System	5,998	450	2,866	2,682
VTS Radar, Montreal and Quebec	17,225	-	4,210	13,015
Data Acquisition and Display Systems (DADS)	5,614	-	987	4,627
Replace Receiver Site and Construct Radio Ops/Maintenance/ TAM office, Sydney	2,166	554	1,607	5
Other major projects under $1M	6,836	2,667	3,521	648
Miscellaneous Projects under $250K	25,487	6,822	3,617	15,048
	70,795	14,094	17,805	38,896
	83,038	15,985	18,989	48,064

A.3 Icebreaking, Arctic and Other Ship Support

Objective

To develop, maintain and ensure the efficient utilization of icebreakers, helicopters and other facilities and services to facilitate the safe and expeditious movement of marine traffic through ice-covered waters and to prevent flooding caused by ice jams on the St. Lawrence River and other areas as required, and also to support specific non-Coast-Guard activities and the transportation by sea of equipment and supplies to government locations, private companies and individuals located in the Arctic.

Resource Summary

This function accounts for approximately 16% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 18% of the total person-years.

Figure 2-14: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Icebreaking and escorting	51,542	821	41,149	829	63,914	835
Flood control	8,735	117	8,963	122	10,363	119
Ice reconnaissance	17,152	-	15,650	-	15,028	-
Arctic research and development	-	-	4,315	9	1,498	12
Other support	25,677	199	28,988	200	25,322	184
Operating expenditures	103,106	1,137	99,065	1,160	116,125	1,150
Capital expenditures	32,382	5	71,765	5	16,752	4
Total expenditures	135,488	1,142	170,830	1,165	132,877	1,154
Revenue credited to vote	(6,722)	-	(6,722)	-	(7,773)	-
Net resource requirements	128,766	1,142	164,108	1,165	125,104	1,154

The increase in operating expenditures of $4.0 million reflects increased requirements for overtime and refit. Capital expenditure reductions of $39.3 million result from the near completion of the Type 1200 Medium Gulf/River Icebreaker.

Revenue credited to the vote arises from the coordination of the annual delivery of equipment and supplies to the Arctic (contracted through the private sector) for other government departments. In addition, revenue of $6.8 million is credited to the Consolidated Revenue Fund from the charter of the cable ship, CCGS John Cabot for trans-Atlantic cable repair work. This work is performed for Teleglobe Canada on a full cost-recovery basis.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of about $12 million in capital expenditures is due mainly to delay in construction of the Type 1200 icebreaker ($10.5 million). The over-expenditure of $7.7 million in operating expenditures was partially offset by supplementary estimates of $7.5 million, mostly for the M.V. Arctic. The balance is due to heavier than normal ice conditions.

Figure 2-15: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	116,125	1,150	108,379	1,150	7,746	-
Capital expenditures	16,752	4	29,022	-	(12,270)	(4)
Total expenditures	132,877	1,154	137,401	1,150	(4,524)	(4)
Revenue	(7,773)	-	(6,722)	-	(1,051)	-
Net	125,104	1,154	130,679	1,150	(5,575)	(4)

Description

Icebreaking and Escorting: This service involves the escorting of ships through ice-covered waters on the east coast, in the Gulf of St. Lawrence and the Great Lakes during winter months and in the Arctic during the summer months. Specific harbours are also opened on request to facilitate movement of cargo and fishing vessels.

Flood Control: Ice in the St. Lawrence River below Montreal is controlled to facilitate the orderly circulation of ice and thus prevent damage to or loss of property threatened by flood.

Ice Reconnaissance: Aircraft are chartered for ice reconnaissance, through a contract administered by the Department of Environment, to advise the shipping industry of ice conditions.

Arctic Research and Development: This program includes sponsorship of mission-oriented research and development projects in the Canadian Arctic. Transport Canada plays a co-ordinating role in this program, which is shared with Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada.

Other Support: The other services provided by this function are:

- Arctic Resupply - This involves the co-ordination of an annual Eastern Arctic Sealift to provide food, materials, fuel and equipment to northern settlements and defence sites.

- Support to Other Government Departments and Agencies - This service provides vessels and aircraft to support specific operations of other government departments and agencies. The most significant of these services is the charter of the CCGV John Cabot to Teleglobe Canada and the provision of ships to the Department of Fisheries and Oceans for hydrographic work in the Arctic.

- Canarctic Shipping Company Limited - Through this company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%), the government operates the M.V. Arctic, an experimental Arctic Class 2 bulkcarrier, to further the development of Canadian expertise in cargo-ship/icebreaker technology and to demonstrate the feasibility of an extended Arctic navigation season. Canarctic Shipping Company has contracted to carry the entire output of the Nanisivik Mine, by means of the M.V. Arctic during the summer season. In a joint venture with Federal Commerce and Navigation, the Company has also contracted with Cominco to carry 75% of the output of the Polaris Mine on Little Cornwallis Island. The M.V. Arctic is also being used as a laboratory for studying vessel design and investigating ice conditions in Arctic areas, with the results being made available to Canadian shipbuilding and shipping companies.

Performance Information/Resource Justification

Icebreaking and Escorting: To respond to the requirement for icebreaking assistance, seven dedicated icebreaking vessels are employed. This fleet is complemented by those aids-to-navigation vessels that have icebreaking capability. Statistical performance data are shown in Figure 2-16.

Figure 2-16: Performance and Resource Data - Icebreaking and Escorting

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating expenditures ($000)			
Ship support	43,387	39,110	48,991
Aircraft support	1,567	1,567	1,007
Other	6,588	472	13,916
	51,542	41,149	63,914
Demand for service			
Ships assisted	2,758	2,704	2,651
Coast Guard fleet support			
Ship hours provided	45,259	44,372	43,503

The 1986-87 Estimates and the 1985-86 forecast are based on average ice conditions experienced in the areas served over the past years. Actual resource requirements will vary if actual ice conditions depart significantly from the average.

Flood Control: Operating resource requirements are based on an average of 130 days of ship support for control of ice build-up. This figure has not varied significantly over the past years.

Ice Reconnaissance: The estimated 1986-87 operating cost for this service is $17.2 million, which represents the contract cost for 2,200 hours of flying time.

Arctic Research and Development: This program funds approximately 100 research projects related to Arctic marine transportation. The program was evaluated in 1984 and the essential conclusion of the review was that the program has been very effective in accomplishing its objectives. Most of the benefits of the program apply to marine transportation in general and not just to the Arctic, and some of the technological benefits also go well beyond marine transportation.

Other Support: Figures 2-17 and 2-18 set out performance data and the operating expenditures required for the other three services offered under this function.

Figure 2-17: Performance and Resource Data - Other Support

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating expenditures ($000)			
Arctic resupply	7,513	7,513	8,761
Support to other government departments and agencies	16,048	17,591	7,456
Canarctic Shipping Company Limited	2,116	3,884	9,105
	25,677	28,988	25,322
Performance data			
Arctic resupply			
Cargo tonnage delivered	46,000	44,289	46,094
Support to other government departments and agencies			
Ships hours provided	14,800	14,800	14,359

Performance data for Canarctic Shipping Company Limited are displayed separately in Figure 2-18 because the Company operates on a calendar year basis.

Figure 2-18: Financial and Operational Statistics of Canarctic Shipping Company Limited

	Forecast 1986	Forecast 1985	1984	1983	1982
Financial results ($000)					
Revenues	10,800	4,609	6,756	6,730	6,485
Expenditures	12,916	8,493	9,347	9,216	9,695
Excess of expenditures over revenue	2,116	3,884	2,591	2,486	3,210
Modification to the vessel M.V. Arctic	-	-	6,514*	-	-
Government subsidy	2,116	3,884	9,105	2,486	3,210
Cargo tonnage transported (000)	181	104	130	132	131

*Federal contribution, total estimated cost of project is $25 million

Capital Expenditures: Figure 2-19 outlines the planned 1986-87 capital program.

Figure 2-19: 1986-87 Summary of Main Estimates Capital Projects ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/86	Planned Spending 1986-87	Future Years' Spending
Fleet Capital Investment Plan				
Major Crown Project - Type 1200	102,195	76,529	20,302	5,364
Life Extension: J.A. MacDonald	6,989	-	6,989	-
	109,184	76,529	27,291	5,364
Helicopter Homing Beacons for CCG Vessels	1,014	829	185	-
Replace Gyrocompasses in CCG Vessels	1,805	1,658	147	-
Shipboard Communication Console Replacement	2,502	2,352	150	-
Radio Teletype for CCG Vessels	2,610	-	240	2,370
Replacement of Ship Electronics in CCG Vessels	20,420	-	2,081	18,339
Other major projects under $1M	1,634	915	350	369
Miscellaneous projects under $250K	13,656	3,654	1,938	8,064
	43,641	9,408	5,091	29,142
	152,825	85,937	32,382	34,506

A.4 Marine Search and Rescue

Objective

To develop, maintain and ensure the efficient operation of facilities and services to minimize loss of life and personal injuries in the marine environment as a result of search and rescue incidents, and also to increase volunteer participation in promoting safe boating through existing public- and private-sector education programs to minimize the demand on Coast Guard search-and-rescue resources.

Resource Summary

The Search and Rescue (SAR) function accounts for approximately 9% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 12% of the total person-years.

Figure 2-20: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Coast Guard rescue operations	44,866	702	43,313	702	38,016	695
Search and Rescue Prevention	2,651	29	1,926	29	2,691	30
Canadian Marine Rescue Auxiliary promotion and support	1,565	15	1,538	15	1,469	17
Operating expenditures*	49,082	746	46,777	746	42,176	742
Capital expenditures	21,699	-	6,459	1	9,378	1
Total resource requirements	70,781	746	53,236	747	51,554	743

*Includes grants and contributions of $955,000 in 1986-87; $900,000 in 1985-86 and $784,000 in 1984-85. See page 6-37 for details.

The increase of $2.3 million in operating expenditures is mainly due to approved workload adjustments and price increases associated with salaries and wages. The increase in capital of $15.2 million is associated with the vessel replacement program.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of almost $1 million in capital is due to delay in vessel construction and miscellaneous capital projects. The lapse of 8 person-years and $2.5 million of operating expenditures is due to savings related to delays in placing new SAR vessels into operation.

Figure 2-21: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	42,176	742	44,714	751	(2,538)	(9)
Capital expenditures	9,378	1	10,154	-	(776)	1
Total expenditures	51,554	743	54,868	751	(3,314)	(8)

Description

This function attempts to minimize loss of life in the marine environment by the following means.

Coast Guard Rescue Operations: The provision of dedicated search and rescue units and associated facilities, in conjunction with the Department of National Defence.

Search and Rescue Prevention: Small-craft boating safety is promoted through educational programs designed to foster increased public awareness of safety-related matters.

Canadian Marine Rescue Auxiliary Promotion and Support: To complement the Coast Guard rescue operations, the Coast Guard promotes and supports the activities of the Canadian Marine Rescue Auxiliary which provides search and rescue capability and participates in boating safety programs across the country.

Performance Information/Resource Justification

Coast Guard Rescue Operations: In conjunction with the Department of National Defence, the Coast Guard mans rescue co-ordination centres in Halifax, N.S.; Trenton, Ont.; and Victoria, B.C.; and operates marine rescue sub-centres in St. John's, Nfld., and Québec City, P.Q. In addition, Coast Guard operates 40 SAR vessels, 30 inshore rescue boats (IRB) and 3 hovercraft. Primary units operate on a 24-hour, 7-day-a-week basis and provide both offshore and inshore SAR coverage in areas where incident analysis has shown the need for dedicated SAR coverage. These units are required to be underway to the scene of an accident within 30 minutes of notification for action. The IRB program is pursued during the summer months only to deal with increased pleasure boating activity.

Figure 2-22: Performance and Resource Data - Coast Guard Rescue Operations

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating expenditures ($000)			
Ship support	36,617	34,483	32,988
Other	8,249	8,830	5,028
	44,866	43,313	38,016
Selected key resource variables			
Ship hours provided	314,000	296,149	269,030
Utilization of service			
Incidents responded to by Coast Guard	3,700	4,000	4,282

Search and Rescue Prevention: An extensive boating safety program, at an estimated cost of $1.9 million in 1986-87, is conducted to minimize the number of small boat incidents. These funds are used to produce educational marine safety video tapes, advertisements and radio commercials, publications such as the Safe Boating Guide and the Safety Handbook for the inshore fisherman, to conduct safety demonstrations and to carry out courtesy examinations. The safety demonstrations concentrate on "teaching the teachers" - instructing persons or groups who, in turn, provide safety instruction to large numbers of pleasure boaters and fishermen. There were 1,400 training session in 1984-85, 1,450 in 1985-86 and an anticipated 1,500 sessions in 1986-87.

Canadian Marine Rescue Auxiliary Promotion and Support: Rescue operations are supplemented by vessels owned by voluntary Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) units. Figure 2-23 shows the growth of the auxiliary, along with its rescue activity. The annual cost of this program is $1.5 million. The auxiliary units are compensated for fuel and insurance costs incurred when they respond to a search-and-rescue incident and for authorized training and travel costs for their crews. CMRA members also participate in the SAR prevention program.

Figure 2-23: Trends In Canadian Marine Auxiliary Growth and Workload

Year	No. of Members	No. of Vessels	No. of Incidents Attended
1982	1,298	607	1,042
1983	1,906	887	1,688
1984	2,514	1,230	1,879
1985 (forecast)	2,835	1,286	1,932
1986 (estimate)	3,000	1,300	2,250

Capital Expenditures: Figure 2-24 summarizes the capital program planned for 1986-87.

Figure 2-24: 1986-87 Summary of Main Estimates Capital Projects ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/86	Planned Spending 1986-87	Future Years' Spending
SAR Vessel Construction	84,954	6,356	15,625	62,973
Mid-life Modernization, CCGS Alert	6,181	500	3,712	1,969
Other major capital projects under $1M	853	500	353	-
Miscellaneous projects under $250K	13,841	3,054	2,009	8,778
	105,829	10,410	21,699	73,720

A.5 Regulatory

Objective

To develop, administer and enforce regulations and standards to ensure the seaworthiness of ships, the safety of their cargoes, the safety of operations to minimize shipping casualties and crew accidents, and also the probability of pollution from ships; to ensure that works placed in, upon, over, under, through or across any navigable waters do not interfere with the public's right of navigation; and to mitigate the effects of pollution on the environment from ship-source spills.

Resource Summary

The Regulatory function accounts for approximately 4% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 8% of the total person-years.

Figure 2-25: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Ship safety	22,717	395	25,020	400	22,406	378
Emergencies	6,983	62	4,743	59	4,630	58
Navigable waters protection	1,601	27	1,661	30	1,721	31
Operating expenditures*	31,301	484	29,424	489	28,757	467
Capital expenditures	5,495	-	3,400	-	6,425	-
Total resource requirements	36,796	484	32,824	489	35,182	467

*Includes grants and contributions of $14,000 in 1986-87; $29,117 in 1985-86 and $14,000 in 1984-85. See page 6-37 for details.

The increase of $4 million reflects a change in capital expenditures of $2.1 million for the construction of Pollution Control Equipment Storage Buildings in Vancouver and Victoria and an increase of $2 million for the pollution contingency fund which has been forecasted as not required for 1985-86.

Approximately $3.6 million will be recovered from the private sector for inspections and examinations by the ship safety element. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the function. To provide emergency response funding in the event of a major oil spill, a pollution contingency fund of $3 million has been established.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The over-expenditure of $427 thousand in capital expenditures was mainly due to the carryover of expenditures lapsed in 1983-84 for the Ship Safety Computerized Reporting System. The savings of $1.7 million in operating is due to not using the $3.0 million emergency oil spill contingency provision.

Figure 2-26: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	28,757	467	30,483	481	(1,726)	(14)
Capital expenditures	6,425	-	5,998	-	427	-
Total expenditures	35,182	467	36,481	481	(1,299)	(14)

Description

The Regulatory function consists of the following three organizations.

Ship Safety: This organization administers the Canada Shipping Act on behalf of the Minister. This function involves the development and promulgation of regulations and standards; the inspection of ships and ships' equipment, oil-drilling rigs and cargoes to ensure seaworthiness; and the registration of ships and licensing of vessels. The organization also inspects, registers, and licenses air cushion vehicles (ACVs), monitors the marine safety training program, and examines and certifies officers and crews to ensure that ships are manned with competent personnel. This organization is also responsible for the surveillance, investigation and enforcement of pollution regulations that concern ships.

Emergencies: This organization is involved in the clean-up of pollution from shipping and acts as a resource agency for marine pollution incidents from other sources. The organization evaluates, acquires and maintains the Coast Guard's pollution countermeasures equipment and regularly provides exercises for Coast Guard and other personnel.

Navigable Waters Protection: Under the Navigable Waters Protection Act, the Coast Guard is responsible for the review, analysis and approval of works (bridges, dams, wharves, overhead and submarine power and telephone cables, etc.) constructed in navigable waters to protect the public right of navigation; for the removal of wrecked vessels; and for the investigation of incidents of obstruction to navigation. Under the Canada Shipping Act, this organization is also responsible for the administration of the Receiver of Wreck functions, which provide for the preservation, protection and disposal of wrecked vessels.

Performance Information/Resource Justification

Ship Safety: Of the 36,700 vessels registered in Canada, 5,900 require inspections. The Ship Safety Branch conducted 4,525 ship inspections and 16,735 personnel examinations in 1984-85. To meet the Branch's responsibilities, 30 district offices, employing 315 inspectors and examiners reporting to 5 regional headquarters, are established throughout Canada. Figure 2-27 shows statistical information over the past years.

Figure 2-27: Performance and Resource Data - Ship Safety

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating expenditures ($000)			
Ship Safety	22,717	23,020	22,406
Performance data			
Ship inspections	4,500	4,400	4,525
Ship plans and drawings verified	10,000	10,000	10,500
Personnel examinations carried out	15,000	15,000	16,735
Exemptions issued	510	551	709

Emergencies: To respond to clean-up requirements, the Coast Guard has a core of 53 employees located in headquarters, regional and district offices of the Canadian Coast Guard. Since all clean-up operations are carried out on a full cost-recovery basis, only salary and equipment maintenance costs are included in the appropriation. Figure 2-28 shows oil-spill responses and costs over the past years.

Figure 2-28: Oil-Spill Countermeasure Responses and Related Costs ($000)

Year	Number of Responses	Total Expenditures
1981-82	53	7,198
1982-83	41	6,056
1983-84	139	2,099
1984-85	87	6,480
1985-86 (Forecast)	80	6,038
1986-87 (Estimate)	86	6,038

Navigable Waters Protection: In 1984-85, 1,673 applications were processed pursuant to the requirements of the Act, which regulates the construction of works placed in, upon, over, under, across and through navigable waterways to protect the public's right of navigation. The projected number of applications for 1985-86 and 1986-87 is 1,700 each year.

Capital Expenditures: Figure 2-29 outlines the planned 1986-87 capital program.

Figure 2-29: 1986-87 Summary of Main Estimates Capital Projects ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/86	Planned Spending 1986-87	Future Years' Spending
Pollution Control Equipment Storage Buildings, Vancouver and Victoria	1,545	-	1,545	-
Other major capital projects under $1M	1,610	-	1,610	-
Miscellaneous projects under $250K	16,819	4,694	2,340	9,785
	19,974	4,694	5,495	9,785

A.6 Public Wharves and Harbours

Objective

To develop, administer and maintain designated harbours and port facilities, in order to meet commercial shipping needs and to support a safe and efficient national marine transportation system.

Resource Summary

This function accounts for roughly 10% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 1% of the total person-years.

Figure 2-30: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Public Wharves and Harbours						
Dredging	**6,096**	-	6,096	-	4,316	-
Repairs	**26,639**	-	24,179	-	12,290	-
Management of ports	**5,237**	**87**	5,083	87	8,487	84
Operating expenditures	**37,972**	**87**	35,358	87	25,093	84
Capital expenditures	**46,004**	**2**	31,803	3	30,910	3
	83,976	**89**	67,161	90	56,003	87
Harbour Commissions payments	**1,160**	-	2,000	-	3,564	-
Total resource requirements	**85,136**	**89**	69,161	90	59,567	87

The increase of $16 million results from a change in capital expenditures for wharf reconstruction ($14.2 million), an increase in wharf repairs of $2.6 million and a reduction in the payment to the Hamilton Harbour Commission ($0.8 million).

In 1986-87, recoveries of $11.0 million will be achieved through wharfage, harbour and letting charges. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the function.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of $11.4 million in operating expenditures occurred because dredging was done at lower costs than anticipated and projects for wharf repairs and shore protection works were delayed or deferred. The lapse of $1.8 million in capital expenditures was offset in part by a decision to accelerate the construction of the Hamilton Harbour Commission East Port Complex.

Figure 2-31: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	25,093	84	36,441	87	(11,348)	(3)
Capital expenditures	30,910	3	32,662	3	(1,752)	-
Harbour Commissions payments	3,564	-	2,130	-	1,434	-
Total Expenditures	59,567	87	71,233	90	(11,666)	(3)

Description

Public Wharves and Harbours: This organization maintains, administers and develops 341 sites in support of commercial transport. The smallest of these ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities. The larger ports are very active, and their support to local industries is of great significance. Seventy million tonnes, about 20% of Canada's water-borne traffic was handled at public ports in 1984. In total, these ports are not financially self-sufficient and are administered by Transport Canada as public ports.

Wharves, sheds, storage areas and harbours are provided at the ports on the basis of users' needs. Day-to-day local operational activity at the ports includes such functions as enforcing regulations regarding facility use, arbitrating between users and collecting user fees. Direct services such as cargo handling are not provided at these ports by the Federal Government.

Harbour Commissions Payments: Nine Harbour Commissions, which handle approximately 20% of the national marine tonnage, exist as quasi-commercial bodies and are largely financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Loans of approximately $2.1 million are currently outstanding. (See Figure 6-11, page 6-45)

Performance Information/Resource Justification

Public Wharves and Harbours: Most operating expenditures go towards the repair, rebuilding and preventive maintenance of existing capital infrastructure and works. The plans for 1986-87 consist of infrastructure maintenance and repair and maintenance dredging projects, at an estimated cost of $32 million. The budget has remained more or less constant over the past two years. In 1984-85, there were 204 individual infrastructure maintenance and repair projects and 19 maintenance dredging projects. For 1985-86 and 1986-87, approximately the same number of individual projects will be done.

Planned program rationalization is expected to reduce the number of sites administered and thereby control growth in the maintenance budget. Maintenance and inspection standards are also being developed to allow for better workplans that will stabilize the facilities-maintenance budget.

Harbour Commissions Payments: Included in the Marine activity are commitments to provide financial assistance to Harbour Commissions for certain capital projects. The following projects were funded from the special capital program.

Figure 2-32: Payments to Harbour Commissions ($000)

Harbour Commission / application	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Hamilton - construction of the East Port Complex	1,160	2,000	3,049
Windsor - West End Marina	-	-	515
Total	1,160	2,000	3,564

Capital Expenditures: Figure 2-33 outlines the planned 1986-87 capital program.

Figure 2-33: 1986-87 Summary of Main Estimates Capital Projects ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/86	Planned Spending 1986-87	Future Years' Spending
Reconstruction of facilities	70,502	15,432	22,878	32,192
Wharf repairs	2,746	2,720	26	-
Wharf extensions	22,658	4,440	4,842	13,376
Relocation of facilities	8,814	561	471	7,782
Other major construction projects	50,446	21,856	16,165	12,425
Miscellaneous projects under $250K	10,116	1,746	1,622	6,748
	165,282	46,755	46,004	72,523

A.7 Direction and Administration

Objective

To develop policies and directives and to administer efficiently the specific marine facilities and services essential to the national transportation system within the federal government's jurisdiction and according to the Department of Transport's overall policies, regulations, directives and guidelines.

Resource Summary

This function accounts for 3% of the total 1986-87 Marine Transportation activity expenditures and 2% of the total person-years.

Figure 2-34: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Marine Administration						
Operating expenditures*	9,118	119	9,674	136	14,519	112
Capital expenditures	14,943	-	13,038	-	10,722	-
Total resource requirements	24,061	119	22,712	136	25,241	112

*Includes grants and contributions of $50,000 in 1986-87; $200,000 in 1985-86 and $250,000 in 1984-85. See page 6-37 for details.

The increase of $1.3 million reflects a change in capital expenditures for the upgrading of several bases ($1.9 million), which is partially offset by a reduction in operating expenditures as a result of the reduced person-year requirements (17 PY's and $0.5 million) relating to Personnel, Management Information Systems and Program Activity Assessment and the cancellation of the contribution to the Canadian Shippers Council ($0.1 million).

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of $2.9 million in capital expenditures is due to delays in Coast Guard Base construction at Prescott ($0.5 million) and Prince Rupert ($1.7 million) and various minor projects ($0.8 million).

Figure 2-35: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	14,519	112	10,681	101	3,838	11
Capital expenditures	10,722	-	13,596	-	(2,874)	-
Total expenditures	25,241	112	24,277	101	964	11

Description

Marine Administration: Consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Marine/Commissioner Canadian Coast Guard and the Director General for each region, supported by various staff groups. Their purpose is to establish corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; direct the planning, programming and budgeting processes; administer research and development programs; exercise financial control; and administer management information systems. Staff also provide policy advice to those Crown Corporations reporting to the Assistant Deputy Minister, Marine.

Performance Information/Resource Justification

This function accounts for the following percentage of the total operating expenditures and transfer payments of the Program:

Figure 2-36: Direction and Administration as a Percentage of Total Operating Expenditures and Transfer Payments

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Total operating expenditures including transfer payments (in thousands of dollars)	460,203	437,373	419,464
Direction and Administration operating expenditures including transfer payments (in thousands of dollars)	9,118	9,674	14,519
Direction and Administration as a percentage of total operating expenditures	2.0%	2.2%	3.5%

Capital Expenditures: The major items are the reconstruction of the Prescott and Parry Sound Bases, at a total estimated cost of $23.1 million, and the upgrading of the Hay River, Dartmouth and Sorel Bases of which $11.4 million is budgeted for 1986-87.

A.8 Major Ports

Introduction

This subsection summarizes the financial support provided by the federal government to Ports Canada. The Canada Ports Corporation and the Local Port Corporations (of which there are presently six), are all Schedule C-2 Crown corporations.

Objective: The objective of the national ports policy for Canada, as stated in the Canada Ports Corporation Act, is to create a port system that:

- is an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local economic and social objectives;
- is efficient;
- provides accessibility and equitable treatment in the movement of goods and persons to users of Canadian ports;
- provides local port corporations with a high degree of autonomy for the management and operation of ports at which they are established, consistent with the responsibility of the Minister of Transport to ensure the integrity and efficiency of the national ports system and the optimum deployment of resources; and
- is co-ordinated with other marine functions and surface and air transportation systems.

Resource Summary

This function accounts for approximately 1% of the Marine activity's total resources.

Figure 2-37: Expenditures and Disbursements ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Financial support to Ports Canada for fixed-asset acquisitions and renovations:			
Budgetary payments	8,867	14,759	35,167
Loans	-	6,781	2,570
	8,867	21,540	37,737

All Ports Canada loans bear interest at rates that range from 6.25% to 15.625%. Refer to the loan schedule (Figure 6-11, page 6-45) for a complete listing.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: A reduction in the total estimated cost of the Prince Rupert Coal Terminal resulted in a lapse of $0.5 million. The Corporation received authority in Supplementary Estimates to advance the construction of new port facilities at Sept-Iles and Grande Anse, Chicoutimi and subsequently spent $3.4 million that had not been budgeted for in the original estimates.

Figure 2-38: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Financial support to Ports Canada for fixed-asset acquisitions and renovations:			
Budgetary payments	35,167	32,219	2,948
Loans	2,570	4,190	(1,620)
	37,737	36,409	1,328

Description

Ports Canada, whose head office is in Ottawa, operates ports and related facilities at 15 locations across Canada (see Figure 6-16, page 6-50). These ports handle approximately half the marine freight tonnage in Canada. Several of the ports also operate passenger terminals. The ports are operated either as non-corporate ports within the Corporation or as separate local port corporations. In addition, Ports Canada is a majority shareholder in Ridley Terminals Inc., a joint venture of the Corporation and Federal Commerce and Navigation Limited, a major Montreal-based company. The Corporation holds 90% of the common (voting) shares. Debt financing, guaranteed by the Government of Canada up to $205 million, has been arranged for partial financing of the coal-handling facilities; Ridley Terminals Inc. has provided the remaining funding requirement through equal equity contributions by its two partners. The land and infrastructure are being leased from the Prince Rupert Port Corporation.

Other Background Information

Information on corporate operations can be found in Part II of the Estimates as well as in the Ports Canada Corporate Plan.

Spending on the capital program planned by Ports Canada for its 1986 fiscal year is budgeted at $135 million, of which $8.867 million is to be funded by budgetary grants. Ports Canada also plans to repay $1.8 million of loans to the government during the year. Because the Corporation operates on a calendar year as opposed to the government's fiscal year, the amount of government funding provided through appropriations will not necessarily coincide with the Corporation's reported use of such resource in a given year. Figure 2-39 summarizes these financial requirements.

Figure 2-39: Ports Canada - Summary of Capital Requirements funded from Appropriations (by calendar year in $000)

	Total Estimated Cost	Prior Years' Forecast Expenditures	Budget 1986	Future Years' Requirements
Sept-Iles, Que.				
Renewal of port facilities	34,041	24,810	**6,267**	2,964
Churchill, Man.				
Tug replacement	3,239	639	**2,600**	-
	37,280	25,449	**8,867**	2,964

A.9 Bridges

Introduction

This subsection summarizes the financial support provided by the federal government to The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, a wholly owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority. The Corporation manages, controls, operates and maintains the Jacques Cartier Bridge and the Champlain Bridge which includes a portion of the Bonaventure Autoroute in Montreal, Quebec.

Objective: The objective of the Corporation is to provide the public with a safe and efficient transit over the bridges, roadways and autoroute pertaining to its jurisdiction, and to provide such service without the need of appropriations.

Resource Summary

This function's expenditures represent less than 1% of the Marine activity's total expenditures.

Figure 2-40: Expenditures ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Financial support to The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:			
Budgetary payments	2,488	3,855	4,387

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: Although the Corporation drew down the full amount of its authority, the actual financial support required was only $4,174,000. Lower than expected expenditures towards the end of the year contributed to the surplus which was refunded to the Consolidated Revenue Fund in 1985-86 fiscal year.

Figure 2-41: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Financial support to The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:			
Budgetary payments	4,387	4,387	-

Description

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated: The Corporation earns most of its revenues (90% approx.) from toll charges to the users of the Champlain Bridge. There has been no change in the toll rate since the bridge opened in 1962. The Jacques Cartier bridge has been toll-free since 1962. The Corporation, with liabilities exceeding assets by approximately $85 million, is financially dependent on the federal government and is currently seeking means to improve its financial position.

The federal government follows the practice of reimbursing the Corporation for operating deficits after adjusting for items such as depreciation and accrued employee-termination benefits which do not require an outlay of cash.

Other Background Information

Information on corporate operations can be found in Part II of the Estimates as well as the St. Lawrence Seaway Authority Corporate Plan.

A.10 Canals

Introduction

This subsection provides background information about the operations, financial requirements and sources of funds of the St. Lawrence Seaway Authority, a Schedule C-1 Crown Corporation.

Objectives: The Authority's objectives are:

- to provide, operate and maintain an efficient deep waterway from Montreal to Lake Erie;
- to ensure the safe and efficient movement of marine traffic and the protection of the environment; and
- to recover the associated costs so as to operate on a self-sustained basis.

Resource Summary

The Authority has not required financial support from the federal government since its financial reorganization in 1977.

Figure 2-42: Expenditures and Disbursements ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Budgetary payment to The St. Lawrence Seaway Authority for rehabilitation work	-	-	5,000*

*Funding to rehabilitate the Welland Canal as part of the special capital program.

Description

The St. Lawrence Seaway Authority is responsible for providing, operating and maintaining a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie, in conjunction with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation in the United States. Close collaboration between the two entities is required, especially on tariff and operational matters.

The Seaway system takes vessels from six metres above sea level at Montreal (Figure 6-17, page 6-50) through seven locks (five Canadian and two American) to Lake Ontario, some 75 metres above sea level. The Welland Canal, with its eight locks, lifts the vessels to Lake Erie at an elevation of 174 metres. All Seaway locks are similar in size and accommodate vessels up to 222.5 metres long and 23.2 metres in beam.

Other Background Information

Information on corporate operations can be found in the St. Lawrence Seaway Authority Corporate Plan.

During the 1983-1990 period, the traffic on both sections should grow annually relative to the 1981-1982 average by about 1.9%. By 1990 cargo movements should reach some 54.5 million tonnes on the Montreal-Lake Ontario Section and 62.5 million tonnes on the Welland Canal.

Assuming that no capacity improvements are implemented, capacity pressures would likely surface only around year 2000. This gives the Authority some 15 years over which it can plan the required improvements. In the current capital spending scenario, improvements are planned in such a way that a manageable rate of capital expenditures is obtained while implementing the desired improvements within this timeframe.

Figure 2-43 shows the maintenance project expenditures for the period 1983 to 1989.

Figure 2-43: Maintenance Expenditures ($000)

	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90
Maintenance Expenditures	6,341	13,532	13,150	**10,657**	9,801	9,153	9,678

(1) Includes projects funded by the Special Capital Program.

Maintenance expenses for 1984-85 and 1985-86 are higher than the rest of the planning period as a result of extraordinary unforeseen maintenance expenditures, including repairs of lift bridges following the Valleyfield bridge incident of November 1984.

A.11 Pilotage Services

Introduction

This subsection provides background information about the operations, financial requirements and sources of funds for the four pilotage authorities: Atlantic Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority Limited, Laurentian Pilotage Authority, and Pacific Pilotage Authority. All are Schedule C-1 Crown Corporations and are owned directly by the government, except for the Great Lakes Pilotage Authority which is a wholly owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority.

Objectives: The objectives of each of these Pilotage Authorities are:

- to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective regions; and
- to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit each authority to be financially self-sustaining.

Resource Summary

Since their establishment in 1972, the Pilotage Authorities gradually have developed tariff and financial structures that enable them to operate with little or no financial assistance from the government. The continued decline of vessel traffic combined with the delay in implementing necessary tariff increases in some regions has resulted in a need for financial support because it was not possible to offset revenue reductions fully through cost-cutting measures.

Figure 2-44: Expenditures ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Financial support to Pilotage Authorities for operating losses			
• Atlantic	-	485	90*
• Laurentian	-	1,793	1,477*
• Great Lakes	-	1,801	263
Budgetary Payments	-	4,079	1,830

*Includes compensation of foregone revenue relating to the Tall Ships Event (Quebec 1534-1984)

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: Both the Laurentian and Atlantic Pilotage Authorities requested appropriations as part of the government's contribution to the 450th anniversary celebrations of the arrival of Jacques Cartier in Canada. In addition, the Atlantic Pilotage Authority also sought an appropriation to cover its projected operating loss. However, revenue shortfalls caused by a decline in traffic necessitated the Great Lakes Pilotage Authority to seek appropriations through Supplementary Estimates. Furthermore, urgent repairs by the Laurentian Pilotage Authority to its wharf at Les Escoumins combined with the adverse relationship between the tariff structure imposed by the Administered Price Guidelines and the contractor pilots' remuneration formula forced it to seek reimbursement of its total net cash outflow. The Atlantic Pilotage Authority on the other hand experienced a slight increase in traffic and consequently reduced its requirement for budgeted appropriations.

Figure 2-45: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Financial support to Pilotage Authorities for operating losses			
• Atlantic	90	386	(296)
• Laurentian	1,477	106	1,371
• Great Lakes	263	-	263
	1,830	492	1,338

Description

The Authorities guide ships through confined waters in designated areas. The Great Lakes Pilotage Authority guides ships through a system of locks.

The Authorities, with the approval of the Governor-in-Council, establish areas where use of pilotage services is compulsory for specified ships or classes of ships; specify the qualifications and conditions for the issue of pilotage licences and certificates; set limits to the number of licences for any district; outline conditions for waiving compulsory pilotage; and set tariffs for pilotage and other services. The Great Lakes Pilotage Authority works within a "Memorandum of Arrangements" that sets out the sharing of revenues between Canada and the United States in the international sections within which the Authority has responsibility.

Other Background Information

Information on corporate operations can be found in the Corporate Plan for each of the four Pilotage Authorities.

No financial support is provided in 1986-87 Estimates and the Authorities are to seek ways of returning to financial self-sufficiency.

B. Air Transportation

Overview

The air transportation activity comprises the essential regulation of the national civil air transportation system for the safety of aircraft, air travellers and air cargo; the development and operation of the national civil air navigation system; the development and operation of the national civil airports system; and the provision of aircraft services necessary for transport program operations.

Activity Objectives

To contribute to the provision of a safe and efficient national civil air transportation system for Canada by ensuring the adequate safety and efficient movement of aircraft, air travellers and air cargo through regulation and control and through effective development, operation and maintenance of essential air navigation and airport facilities and services.

Objectives and sub-objectives are described under each respective function.

Activity Table of Contents

		Page
B.1	Airports and Associated Ground Services	3-7
B.1.1	Major Federal Airports Component	3-7
B.1.2	Other Airports Component	3-12
B.2	Air Navigation Services	3-18
B.3	Aviation Regulation	3-22
B.4	Aircraft Services	3-26
B.5	Direction and Administration	3-29

Financial Summary

Figure 3-1: Net Financial Requirements ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast* 1985-86	Change	For Details See page
B.1 Airports and Associated Ground Services				
B.1.1 Major Federal Airports	(21,134)	(84,400)	63,266	3-7
B.1.2 Other Airports	51,564	218,722	(167,158)	3-12
	30,430	134,322	(103,892)	
B.2 Air Navigation Services	526,052	387,700	138,352	3-18
B.3 Aviation Regulation	58,010	50,100	7,910	3-22
B.4 Aircraft Services	66,476	105,100	(38,624)	3-26
B.5 Direction and Administration	10,063	21,651	(11,588)	3-29
	691,031	698,873	(7,842)	
Authorized person-years	11,882	12,409	(527)	6-2

* The 1985-86 forecast is based on information available to management as of September 30, 1985, and is adjusted to reflect transfers from Other Airports and Direction & Administration to the Departmental Administration Activity due to the reorganization initiated in October 1985. It is $45 million (6%) lower than the 1985-86 Main Estimates of $744 million. This difference is explained in "Explanation of 1985-86 Forecast" on the next page.

Explanation of Change: The financial requirements for 1986-87 are $8 million (1%) lower than the 1985-86 forecast expenditures. The difference is primarily due to:

	$ Million
• Operating Expenditure increase Increase in salaries and personnel costs of $8 million (1.5%) and goods and services costs of $9 million (3.0%) over the 1985-86 forecast.	17.0
• Capital Expenditure increase Planned increase is to continue the major investment program to renovate, and replace air navigation equipment (including RAMP) and airport facilities.	107.0

- Grants and Contribution decrease (8.0)

  Reduction due to reduced scope of the Nouveau Quebec construction program.

- Revenue increase (59.0)

  Increase in revenue due to increased traffic volume and rates.

- Air Transportation Tax increase (65.0)

  Increase due to rate revision and volume of passenger movements.

Explanation of 1985-86 Forecast: The 1985-86 Forecast is $45 million (6%) lower than the 1985-86 Main Estimates of $744 million. The difference of $45 million is made up of the following major offsetting items:

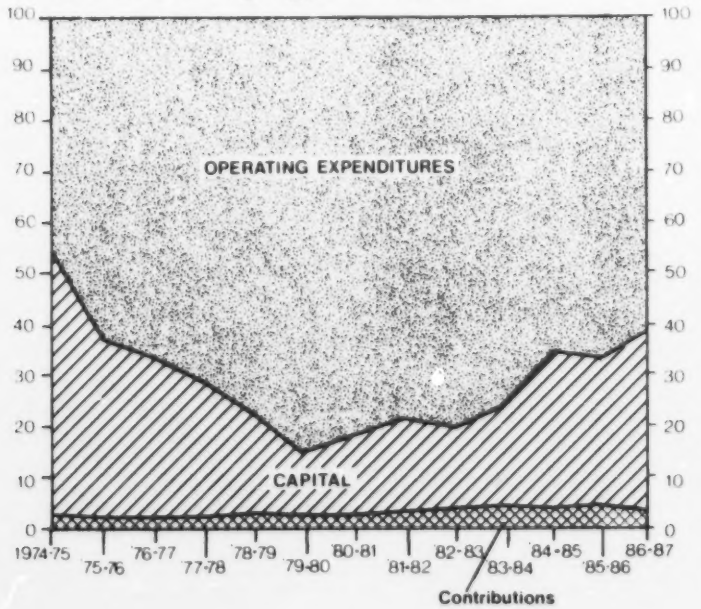
	$ Million
• Operating Expenditure decrease	(8.0)
Decrease reflects deficit reductions and restraint measures.	
• Capital Expenditure decrease	(33.0)
Decrease is due to construction delays and project deferrals.	
• Revenue decrease	9.0
• Air Transportation Tax increase	(13.0)

Figure 3-2: Estimated 1986-87 Activity Expenditures and Receipts ($000)

	Expenditures					
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total	Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	Net Resource Requirement
Airports and Associated Ground Services						
Major Federal Airports	285,341	95,057	-	380,398	401,532	(21,134)
Other Airports	189,351	138,053	40,908	368,312	316,748	51,564
	474,692	233,110	40,908	748,710	718,280	30,430
Air Navigation Services	374,610	283,241	159	658,010	131,958	526,052
Aviation Regulation	57,666	1,046	100	58,812	802	58,010
Aircraft Services	33,796	45,934	-	79,732	13,256	66,476
Direction and Administration	14,697	1,720	650	17,067	7,004	10,063
	955,463*	565,051	41,817	1,562,331	871,300*	691,031

* Includes internal transactions totalling $105.7 million.

Figure 3-3: Twelve Year Overview of Total Expenditures - Percentage Distribution by Type of Resource



Review of Financial Performance

Figure 3-4: Review of 1984-85 Financial Requirements ($000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Changes
Airports and Associated Ground Services			
Major Federal Airports	55,759	137,985	(82,246)
Other Airports	226,967	231,769	(4,802)
Air Navigation Services	282,706	369,754	(87,048)
Aviation Regulation	313,138	365,814	(52,676)
Aircraft Services	50,483	62,834	(12,351)
Direction and Administration	96,572	102,188	(5,616)
	18,420	21,435	(3,015)
	761,319	922,025	(160,706)
Authorized Person-Years	12,472	12,383	89

Note: 1984-85 Actual and Main Estimates reflect transfers to Departmental Administration Activity due to the reorganization initiated in October 1985.

Explanation of Change: Actual financial requirements were $161 million (17.4 %) lower than projected in 1984-85 Main Estimates. The major causes are as follows:

	$ Million
• Operating Expenditure decrease	(54.0)

Decrease in the following areas is the result of restraint measures imposed on discretionary spending and their impact on operational overheads

	$ Million
Transportation and Communication	7.0
Material and Supplies	6.0
Professional and Special Services	10.0
Purchase Repairs	5.0
Overtime and Allowances	4.0
Staffing Restriction and Delays	9.0
Indirect Charges	11.0
Miscellaneous Expenses	2.0

- Capital Expenditure decrease (73.0)

  Decrease is due to delays in equipment deliveries $31 million, projects deferred $16 million, construction delays $19 million and favourable tenders $7 million.

- Grants and Contribution decrease (4.0)

  Decrease is the result of project delays in the contribution program for local and local commercial airports.

- Revenue increase (16.0)

  Increase in revenue reflects higher aircraft and passenger movements and rate increases with the following results:

	$ Million
Rental and Concessions	14.0
Landing Fees	2.0

- Air Transportation Tax increase (14.0)

  Increase due to rate revision

The person-year over-utilization was incurred for the Summer Student Employment Program. Other factors contributed to this over-utilization: resources were expended for the air program A-Base Review; resources were required to implement the reorganization recommendations of the Commission on Aviation Safety.

B.1 Airports and Associated Ground Services

The over-all objective of this function is to ensure the availability and reliability of safe and efficient national civil airports system, for the safe and efficient movement of aircraft, air travellers and air cargo.

The presentation which follows sub-divides this function into two components, Major Federal Airports and Other Airports, because different sub-objectives and funding mechanisms apply to each component.

B.1.1 Major Federal Airports Component

Sub-Objective

To ensure the provision of an accessible network of financially self-sufficient civil airports for users of the national civil air transportation system, for the safe and efficient movement of aircraft, air travellers and air cargo.

Resource Summary

This component accounts for approximately 30% of the Activity's total operating expenditures and 17% of its capital expenditures.

Figure 3-5: Major Federal Airports - Statement of Revolving Fund Operations ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax[1]	401,532	462,800	431,908
Expenses	339,142	330,692	419,017
Operating Profit (Loss)	62,390	132,108	12,891
Add: Depreciation	53,801	53,692	60,423
Resources Provided from Operations	116,191	185,800	73,314
Capital Expenditures	95,057	101,400	129,053[2]
Net Resource Required (Provided)	(21,134)	(84,400)	55,739
No. of Airports	9	9	23

1. The change in revenue reflects a reduction in Air Transportation Tax revenues allocated to the Airports Revolving Fund. For an explanation of this change, refer to page 6-43.
2. $36.9 Funded from Vote 80, for details refer to Figure 3-6 page 3-8.

For summaries of the projected use of the revolving fund authority and individual airport profit or loss, see Section III - Supplementary Information, page 6-51.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: $19.5 million of operating expenditures lapsed due to restraint on discretionary spending. Slippage of $33.9 million in capital expenditures was due to delays in equipment deliveries, projects deferrals, projects slippage and favourable tenders. The under-utilization of person-years was the result of reduced delivery of the capital program and was offset by an over-utilization in the Other Airports component.

Figure 3-6: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	419,017	2,634	438,479	2,667	(19,462)	(33)
Capital Expenditures	129,053		162,924		(33,871)	
	548,070	2,634	601,403	2,667	(53,333)	(33)
Less: Depreciation	(60,423)		(62,581)		(2,158)	
Total Expenditures	487,647	2,634	538,822	2,667	(51,175)	(33)
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	(431,908)		(400,837)		(31,071)	
Net	55,739	2,634	137,985	2,667	(82,246)	(33)
Funded as Follows:						
Major Federal Airports Revolving Fund	18,860		16,253		2,607	
Vote 80	36,879		121,732		(84,853)	
	55,739		137,985		(82,246)	

Note: 1984-85 Actual and Main Estimates reflect 23 airports

Description

Airports Included: This component includes the 9 largest airports in Canada. These airports are located at: Halifax, Montreal-Mirabel, Montreal-Dorval, Toronto, Ottawa, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver. Fiscal year 1984-85 was the last year of operation for the 23 Airport Revolving Fund.

Operations: Airport operations involve two main tasks: the provision of airport services to passengers and aircraft; and the maintenance and upkeep of airport facilities. One of the most important airport services is passenger and baggage security screening. Other services include policing and airport crash, firefighting and rescue.

The airport facilities requiring maintenance and upkeep include a wide range of building structures (e.g., airport terminals, parking garages, maintenance and other ancillary buildings); surface structures (e.g. runways, taxiways, aprons, roads, and parking lots); mechanical and electrical systems and various types of fixed and mobile equipment. Included in the maintenance and upkeep of these facilities are such costs as utilities, cleaning of buildings, snow removal and repairs.

Performance Information/Resource Justification

Expenses: Figure 3-7 provides a breakdown of the estimated expenses that will be incurred to operate the Major Federal Airports during 1986-87. Because these airports are expected to recover all costs of operations, the expenses include a charge for the air traffic control services provided in the immediate vicinity of each airport by the Air Navigation Services Activity, depreciation, the grants-in-lieu of taxes paid by Public Works and interest expense for the net amount of spending charged against the Major Federal Airports Revolving Fund appropriation authority. The Management and Specialized Support Services Charge for management, marketing, administrative, architectural, engineering and other technical support services provided to this component represents recoveries made by the Other Airports component and the Direction and Administration Function. (For details of this charge and the Air Traffic Control charge, refer to page 6-43).

Figure 3-7: Major Federal Airports - Summary of Expenses ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Site Operations						
Airport Services	49,166	448	47,377	448	60,245	712
Maintenance and Upkeep of Facilities	87,881	1,079	84,675	1,077	109,937	1,452
Management, Administration and Other Specialized Staff Support	21,254	403	20,481	403	24,649	470
	158,301	1,930	152,533	1,928	194,831	2,634
Other Costs and Charges						
Air Traffic Control Charges	61,201		52,676		84,622	
Management and Specialized Support Services	44,530		43,718		54,829	
Depreciation	53,801		55,692		60,423	
Grants In Lieu of Taxes	21,309		21,309		23,413	
Interest	-		6,764		899	
	180,841		178,159		224,186	
	339,142	1,930	330,692	1,928	419,017	2,634
No. of Airports	9		9		23	

Ongoing airport operations will consume $158 million or 47% of the total Major Federal Airports component operating budget. Two major factors (Figure 3-8) affect the cost of airport site operations: the hours an airport is open to provide services to the travelling public and air carriers; and the scale of the airport facilities maintained for the arrival and departure of aircraft.

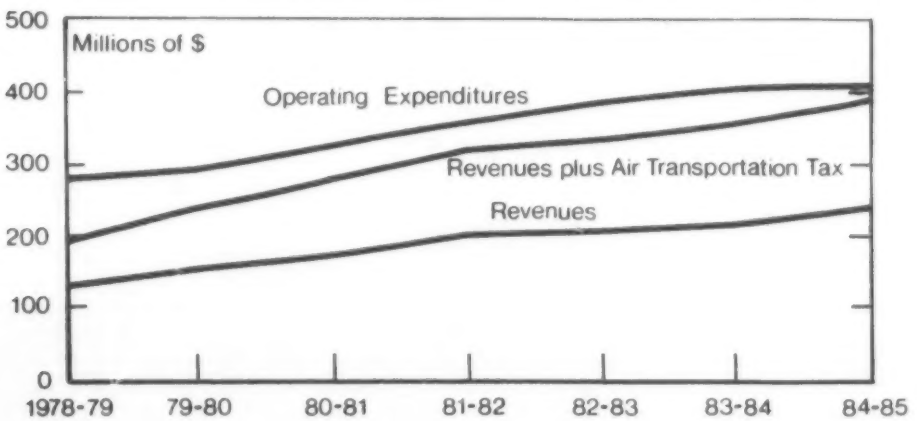
Figure 3-8: Summary of Key Workload Determinants

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
Total Published Hours of Operation	78,840		78,840		128,297	
Total Hours of Operation	63,860		67,802		N/A	
Principal airport facilities maintained	No.	Area (000s)m2	No.	Area (000s)m2	No.	Area (000s)m^2
	9		9		23	
Air Terminal Buildings	11	589	11	589	25	674
Airside Surfaces		11,514		11,514		17,204

Revenue Analysis: Figure 3-9 shows the actual degree to which this component, consisting of the 9 largest airports, has been achieving its objective of full cost recovery for the seven year period ending March 31, 1985.

Costs are defined so as to approximate the costs which a commercial operator would normally incur. As a result, the expenses shown in Figure 3-7 are adjusted to provide for interest on the total amount of the government's investment and to deduct the estimated cost of services provided to state and military aircraft. For details of the types and amount of revenue earned by the Major Federal Airports, refer to Section III C. Revenues Analysis, page 6-43.

Figure 3-9: Recovery of Costs by Major Federal Airports



Capital Expenditure Analysis: Figure 3-10 provides a summary analysis of the capital program planned for 1986-87. For details by project, see Section III, Figure 6-5, pages 6-14 to 6-18.

Figure 3-10: Summary of 1986-87 Estimates Capital Projects, Major Federal Airports ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1986	Estimates 1986-87	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings and facilities	105,295	48,915	**37,388**	18,992
Aircraft manoeuvring areas	42,626	9,043	**14,115**	19,468
Maintenance buildings and equipment	26,726	2,983	**11,008**	12,735
Airport emergency services	5,560	2,247	**2,327**	986
Miscellaneous projects under $250,000	13,204	-	**13,204**	-
	193,411	63,188	**78,042**	52,181
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings and facilities	49,829	17,120	**16,663**	16,046
Aircraft manoeuvring areas	2,896	2,591	**305**	-
Maintenance buildings and equipment	371	324	**47**	-
	53,096	20,035	**17,015**	16,046
	246,507	83,223	**95,057**	68,227

B.1.2 Other Airports Component

Sub-Objectives

To ensure the provision of an accessible network of civil airports for users of the national civil air transportation system for the safe and efficient movement of aircraft, air travellers, and the air cargo, subject to demand being sufficient to recover a predetermined percentage of the network's annual operating costs.

To ensure the provision of a network of civil airports that respond to socio-economic initiatives of the Government of Canada (including relief of isolation) for the safe and efficient movement of aircrafts, air travellers and air cargo.

Resource Summary

This component accounts for 20% of the Activity's total operating expenditures and 24% of its capital expenditures.

Figure 3-11: Other Airports - Net Resource Requirements ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Airports Operated by Transport Canada[1]			
Operating Expenditures			
Site Operations and Activity-Wide Support Services	**189,351**	186,600	138,993
Less: Transfer to Departmental Administration Activity	**-**	778	748
Net Operating Expenditures[2]	**189,351**	185,822	138,245
Capital expenditures	**138,053**	127,500	140,917
	327,404	313,322	279,162
Airports Operated by Others			
Operating Contributions	**16,905**	20,800	17,665
Capital Contributions	**24,003**	27,600	25,050
	40,908	48,400	42,715
Total Expenditures	**368,312**	361,722	321,877
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax[3]	**(316,748)**	(143,000)	(94,910)
	51,564	218,722	226,967

1. 1986-87 Estimates and 1985-86 Forecast include the transfer of 14 airports from Major Federal Airports. The 1984-85 Actual reflects this component prior to the transfer which was effective April 1, 1985.
2. Net Operating Expenditures reflect transfers to Departmental Administration Activity due to the reorganization initiated in October 1985.
3. The change in revenue reflects a reduction in Air Transportation Tax revenues allocated to the Airports Revolving Fund. For an explanation of this change, refer to page 6-43.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of $3.3 million in operating expenditure was the result of restraint measures on discretionary spending. The person-year over-utilization was partly offset by an under-utilization in the Major Federal Airport Component, and the balance reflected the delivery of the Summer Student Employment Program and the capital projects.

Figure 3-12: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	138,245	2,397	141,544	2,247	(3,299)	150
Capital Expenditures	140,917		139,708		1,209	
Contributions	42,715		47,359		(4,644)	
Total Expenditures	321,877	2,397	328,611	2,247	(6,734)	150
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	(94,910)		(96,842)		1,932	
Net	226,967	2,397	231,769	2,247	(4,802)	150

Description

Airports Operated by Transport Canada: This component is responsible for the operation of the national airports located at St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Quebec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse and Yellowknife. It also includes the operation of 131 regional and local airports. The nature of the operations at the airports included in this component is similar to those at Major Federal Airports. Most airports in this component serve the less densely populated and more isolated areas of the country, there is a substantially lower volume of aircraft and passenger movements from which revenue can be earned. The government assumes the unrecoverable costs expended to maintain an adequate system capacity and level of service across the entire country. (For a description of the nature of operations, refer to page 3-8).

Airports Operated by Others: The component also provides financial assistance to regional and local airports operated by other levels of government and private authorities.

Performance Information/Resource Justification

Airports Operated by Transport Canada: Figure 3-13 provides a summary of expenditures for site operations, the total expenditures on activity-wide support services that are planned and controlled from this component and the amount of the recovery from Major Federal Airports for these support services. Figure 3-14 provides a summary of major workload determinants affecting site operations.

Figure 3-13: Regional and Local Airports Operated by Transport Canada - Gross Operating Expenditures ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Site Operations						
Airport Services	43,869	572	43,084	618	21,640	417
Maintenance and Upkeep of Facilities	81,606	1,036	80,042	1,117	60,400	855
	125,475	1,608	123,126	1,735	82,040	1,272
Function-wide Support Services						
Architectural and Engineering Support	24,861	520	24,386	563	21,056	448
Management and Administration	31,747	539	31,960	607	28,580	565
Other	7,268	132	7,128	144	7,317	134
	63,876	1,191	63,474	1,314	56,953	1,147
Total Expenditures	189,351	2,799	186,600	3,049	138,993	2,419
Less: Transfers to Departmental Administration Activity	-	-	778	22	748	22
Net Expenditures	189,351	2,799	185,822	3,027	138,245	2,397
Recovery from Major Federal Airports	38,296		37,596		47,188	

Note: 1986-87 Estimates and 1985-86 Forecast include the transfer of 14 airports from the Major Federal Airports component. The 1984-85 Actual reflects this component prior to the transfer of these airports. Net expenditures reflect transfers to Departmental Administration Activity due to the reorganization initiated in October 1985.

Figure 3-14: Summary of Key Workload Determinants

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
[1]Total Published Hours of Operation	293,854		293,854		244,396	
Total Hours of Operation	271,771		285,445		N/A	
	No.	Area (000s)m2	No.	Area (000s)m2	No.	Area (000s)m2
Principal regional and local airport facilities maintained	101		101		87	
Air terminal building	89	170	89	166	75	77
Airside surfaces		22,667		22,663		16,927

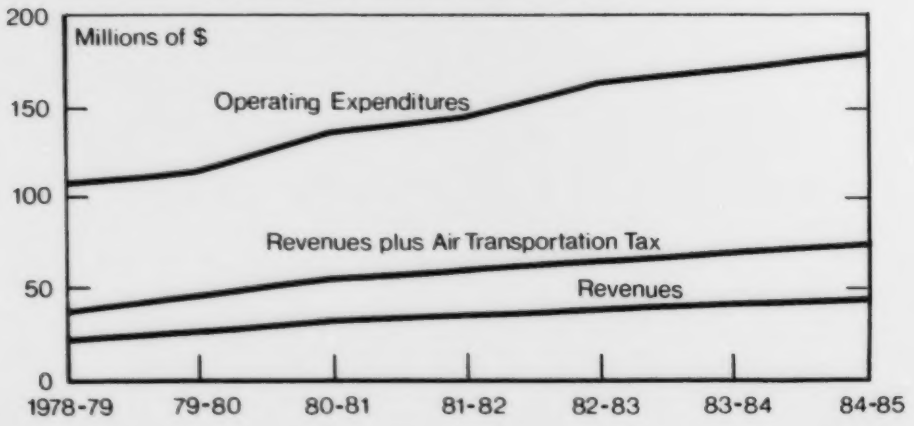
Note: 1. The 1986-87 Estimates and the 1985-86 forecast include 1 international, 10 national, 45 regional and 45 local airports. The 1984-85 actual includes 42 regional and 45 local airports. However this figure excludes those airports which operate without Published Hours of Operations. An example of airports without Published Hours of Operation are Arctic Community Airports in the Northwest Territories and the Yukon.

Figure 3-15 provides an estimate of the degree to which the regional and local airports operated by Transport Canada recover their full costs of operation. These costs approximate those that commercial accounting would normally record. The operating expenditures shown in Figure 3-13 are adjusted to reflect:

- the cost of any air traffic control services provided by Air Navigational Services in the immediate vicinity of these airports; and
- an allowance for depreciation, grants in lieu of taxes and for interest on the government's investment in these airports.

A deduction is made for the estimated cost of services provided to state and military aircraft. (The approach is the same as that used for Major Federal Airports.)

Figure 3-15: Recovery of Costs - Regional and Local Airports Operated by Transport Canada



Capital Expenditures Analysis: Figure 3-16 provides a summary analysis of the capital program planned for 1986-87. For details by project, see Section III, Figure 6-5, pages 6-18 to 6-27.

Figure 3-16: Summary of 1986-87 Estimates Capital Projects for the Regional and Local Airports Operated by Transport Canada ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast spending to March 31, 1986	**Estimates 1986-87**	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings & facilities	42,718	11,451	**23,865**	7,402
Aircraft manoeuvring areas	81,271	35,254	**29,973**	16,044
Maintenance buildings & equipment	35,483	3,575	**11,689**	20,219
Airport emergency services	29,379	112	**6,841**	22,426
Miscellaneous projects under $250,000	26,079	-	**26,079**	-
	214,930	50,392	**98,447**	66,091
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings & facilities	116,154	71,358	**22,000**	22,796
Aircraft manoeuvering areas	137,484	127,260	**7,090**	3,134
Maintenance buildings & equipment	29,935	10,638	**7,657**	11,640
Airport emergency services	7,481	132	**2,859**	4,490
	291,054	209,388	**39,606**	42,060
	505,984	259,780	**138,053**	108,151

Airports Operated by Others: The component also provides financial assistance to both regional and local airports operated by municipalities and others. Figure 3-17 summarizes planned operating and capital contributions by type of airport.

Figure 3-17: Airports Operated by Others - Contributions ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating Contributions			
Local - Northern	**5,717**	6,700	6,003
Local - Southern	**11,188**	14,100	11,662
	16,905	20,800	17,665
Capital Contributions			
Labrador and Newfoundland Local Airports	**10,429**	12,929	7,146
Nouveau Quebec Inuit Airports	**2,081**	6,005	2,169
Other Local Airports	**11,493**	8,666	15,735
	24,003	27,600	25,050
	40,908	48,400	42,715

B.2 Air Navigation Services

Objective

The principal objective of this function is to ensure the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system, for the safe and efficient movement of aircraft, air travellers and air cargo.

Resource Summary

The function accounts for 39% of the Activity's total operating expenditures and 50% of the capital expenditures.

Figure 3-18: Function's Net Resource Requirements ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating Expenditures	**374,610**	355,100	325,786
Capital Expenditures	**283,241**	143,200	119,094
Contributions	**159**	200	578
Total Expenditures	**658,010**	498,500	445,458
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	**(131,958)**	(110,800)	(132,320)
	526,052	387,700	313,138

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of $19.8 million in operating expenditures reflects expenditure restraint. The lapse in the capital expenditures of $34.1 million reflects delays in equipment deliveries, projects deferred and favourable tenders. The over-utilization in person-year was compensated by an under-utilization in other areas.

Figure 3-19: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	325,786	5,899	345,566	5,884	**(19,780)**	**15**
Capital Expenditures	119,094		153,197		**(34,103)**	
Contributions	578		589		**(11)**	
Total Expenditures	445,458	5,899	499,352	5,884	**(53,894)**	**15**
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	(132,320)		(133,538)		**1,218**	
Net	313,138	5,899	365,814	5,884	**(52,676)**	**15**

Description

This Function offers three main services to support air transportation, all related to helping aircraft move safely and efficiently from one point to another. These are air traffic control, flight information services and navigational aids. A network of 7 area control centres, 8 terminal control units and 61 airport control towers exist to provide enroute, arrival and departure air traffic control in certain air corridors and in the vicinity of the busier airports. Some 113 flight service stations, located at airports across the country, provide flight information services ranging from weather reports and the availability of navigational aids to search and rescue alerting services. In addition, several hundred navigation aids, located at airports and various other places across the country, exist to assist pilots in determining their location and direction while enroute between airports and to help them land and take off safely.

For operating purposes, this Function is divided into two main functions, Air Traffic Services and Technical Services for Systems Operation and Maintenance. The Air Traffic Services function consists mainly of the personnel required to operate the various air traffic control facilities and flight service stations. The Technical Services for Systems Operation and Maintenance function consists of the personnel, goods and services needed to develop and maintain the facilities and equipment systems used to provide air traffic control and flight information services, as well as the navigational aids service.

Air Traffic Services Sub-Objectives: To foster an environment within Canadian jurisdiction, within which safe and efficient air traffic services can be provided to consistently meet prescribed levels of service, through the establishment of policies, standards, procedures and guidelines and the management of facilities, systems and human resources.

Technical Services Sub-Objectives: To ensure the availability and reliability of air navigation facilities, electronic systems and equipment, which support the safe and efficient operation of the national civil air navigation system, in accordance with Air Navigation Services operational requirements, standards and levels of service.

This functional breakdown is used to present the resource justification and performance information which follows.

Performance Information/Resource Justification

Operating Expenditures: The Air Traffic Services is expected to require 58% of operating expenditures and 63% of the human resources planned for this function. Technical Support Services for Systems Operation and Maintenance account for 39% of operating expenditures and 34% of the personnel allocation. Activity management and staff support account for the remaining 3% of operating expenditures and personnel requirements.

Figure 3-20: Air Navigation Services - Operating Expenditures ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Air Traffic Services						
Air Traffic Control	174,610	2,750	165,535	2,845	149,630	2,844
Flight Service Stations	41,443	871	41,221	901	37,291	887
	216,053	3,621	206,756	3,746	186,921	3,731
Technical Support Services for Systems Operation and Maintenance	148,780	1,967	139,075	2,042	130,526	2,017
Management and Staff Support	9,777	161	9,269	167	8,339	151
	374,610	5,749	355,100	5,955	325,786	5,899

Figure 3-21 summarizes some of the key variables that affect this function's operating resource requirements.

Figure 3-21: Key Variables Affecting Operating Resources

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Air Traffic Control Services			
No. of Air Traffic Control Sites	76	76	77
Hours Open for Service	508,164	508,164	514,004
Flight Information and Advisory Services Stations			
No. of Flight Station Service Stations	113	113	114
Hours Open for Service	940,240	940,240	946,080
Technical Support Services for System Operation and Maintenance			
No. of Systems Requiring Maintenance			
Surveillance Systems (radar)	105	103	103
Navigation Aids	1,102	1,067	1,028
Communications Systems	515	505	497

Capital Expenditure Analysis: Figure 3-22 provides a summary analysis of the Capital Program planned for 1986-87. Radar Automation Modernization Program (RAMP) - To continue the implementation of this major crown project, contracts for the Secondary Surveillance Radar Test Target Pseudo-RSE (PARROT), the Hazardous Airspace Warning/Conflict Alert System (HAW/CA) and System Engineering, will be awarded in 1986-87. Funding for 1986-87 is budgeted at $171 million. For details by project see Section III, Figure 6-5, pages 6-27 to 6-34.

Figure 3-22: Summary of 1986-87 Estimates Capital Projects - Air Navigation Services ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1986	Estimates 1986-87	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Air traffic services facilities and equipment	39,752	4,168	**11,886**	23,698
Surveillance systems	811,570	111,459	**170,702**	529,409
Communication systems	38,487	21,322	**6,927**	10,238
Air navigation and landing systems	545,291	26,245	**23,824**	495,222
Miscellaneous projects under $250,000	23,700	-	**23,700**	-
	1,458,800	163,194	**237,039**	1,058,567
Expansion of capacity to meet increased demand				
Air traffic services facilities and equipment	37,315	18,547	**16,504**	2,264
Surveillance systems	20,538	12,369	**2,016**	6,153
Communication systems	54,440	5,148	**13,142**	36,150
Air navigation and landing systems	54,185	22,261	**14,540**	17,384
	166,478	58,325	**46,202**	61,951
	1,625,278	221,519	**283,241**	1,120,518

Revenue Analysis: For details of the type and amount of revenue earned by this activity, refer to Section III, D. 7. Summary of Air Transportation Revenues/Recoveries, page 6-53.

B.3 Aviation Regulation

Objectives

To ensure that an adequate level of safety is provided for the national civil air transportation system.

For operating purposes, the Function is divided into two main functions, Safety Promotion and Regulation.

Safety Promotion Sub-Objective: To promote safety in all aviation activities, by analysis and dissemination of relevant safety information to aviation personnel and aircraft operators, to contribute to the improvement in safety of the national civil air transportation system.

Regulation Sub-Objective: To encourage safe aviation activities through dialogue and consultation and to deter unsafe aviation activities by regulation and control of the activities related to aircraft, aviation personnel, aircraft operators, airports and air navigation facilities, to ensure the safety and efficiency of the national civil air transportation system.

Resource Summary

The operating expenditures for this function are 6% of total operating expenditures for the Activity.

Figure 3-23: Resource Requirements ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating Expenditures	57,666	49,200	49,428
Capital Expenditures	1,046	1,600	1,562
Contributions	100	100	93
Total Expenditures	58,812	50,900	51,083
Revenue and Recoveries	(802)	(800)	(600)
	58,010	50,100	50,483

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of $12.5 million in operating expenditures was the result of $7.5 million of resource transferred with the creation of the Canadian Aviation Safety Board and the balance reflects expenditure restraint on discretionary spending. The under-utilization of 18 person-years was offset by an over-utilization in the Air Navigation Services function as a result of a reorganization of these functions and the balance of 116 P-Ys was transferred when the Canadian Aviation Safety Board was created.

Figure 3-24: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	49,428	852	61,917	986	(12,489)	(134)
Capital Expenditures	1,562		1,441		121	
Contributions	93		80		13	
Total Expenditures	51,083	852	63,438	986	(12,355)	(134)
Revenue and Recoveries	(600)		(604)		4	
Net	50,483	852	62,834	986	(12,351)	(134)

Description

Aviation Regulation: This element performs all regulatory functions connected with civil aeronautics other than for the economic regulation handled by the Canadian Transport Commission. It certifies and monitors:

- the competence of aeronautical personnel such as pilots, flight engineers, aircraft maintenance engineers, air traffic controllers and flight service specialists;
- the airworthiness of aircraft;
- the reliability and safe operation of airport and air navigation facilities and equipment; and
- the operations of scheduled airlines and other commercial aircraft companies.

An extensive program of examinations, licensing, inspections and surveillance exists to carry out these functions.

Performance Information/Resource Justification

Aviation Regulation: Figure 3-25 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 3-25: Aviation Regulation - Operating Expenditures ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Licencing, Certification & Airworthiness	48,956	758	41,766	703	42,035	723
Legislation, Standards and Enforcement Actions	5,662	91	4,834	84	4,546	83
Management & Administration	3,048	46	2,600	46	2,847	46
	57,666	895	49,200	833	49,428	852

Major workload variables affecting the operating expenditures are the degree of regulatory coverage required for each of the national air transportation system's components and the growth of these components. Figure 3-26 summarizes the sizes of these components.

Figure 3-26: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
No. of Licenced Pilots	65,648	63,736	61,880
No. of Licence Applications Processed	5,820	5,651	5,487
No. of Inspections Completed			
Pilot and Instructor Flight Test	2,694	2,616	2,540
Aircraft and Instrument Flight Test	2,852	2,768	2,688
No. of Operating Certificates Issued	3,229	3,006	2,869
No. of Registered Aircraft	26,756	26,687	26,556
No. of Aircraft Registrations Processed	7,718	7,918	8,118
No. of Commercial Operators	3,083	2,050	1,964
No. of Enforcement Actions Processed			
Cases Processed	1,586	1,442	1,311
Violations Prosecuted	1,146	1,042	948
Fines Levied	353	321	292

In 1983, revisions to the Aviation Regulations made the registration of ultra-light aeroplanes and the licensing of ultra-light aeroplane pilots mandatory. As of September 30, 1985, the Administration has registered 2,153 ultra-light aeroplanes and issued 1,512 ultra-light aeroplane pilot licences. Because the costs of acquisition and operation of these ultra- lights are low when compared to the costs for conventional aircraft, the Administration anticipates that this workload variable will increase in 1986-87 and subsequent years.

Revenue: Licensing and examination fees ($0.8 million) are the main sources of revenue for this function. For further details of revenue, refer to Section III, D. 7. Summary of Air Transportation Revenues/Recoveries , page 6-53.

B.4 Aircraft Services

Objective

To ensure the availability and reliability of aircraft services necessary for the operations of the transportation program and other federal government programs.

Sub-Objective

To ensure the availability and reliability of aircraft and personnel necessary for the provision of aircraft services.

Resource Summary

The operating expenditures for this function are 4% of the total operating expenditures for the Activity. Capital accounts for 8% of the Activity's requirements.

Figure 3-27: Resource Requirements ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Operating Expenditures	**33,798**	44,600	42,313
Capital Expenditures	**45,934**	74,200	67,561
Total Expenditures	**79,732**	118,800	109,874
Revenues and Recoveries	**13,256**	15,700	13,302
	66,476	103,100	96,572

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The lapse of $4.3 million occurred in operating expenditures because of restraint measures on discretionary spending.

Figure 3-28: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	42,313	511	46,582	506	**(4,269)**	5
Capital Expenditures	67,561		67,425		**136**	
Total Expenditures	109,874	511	114,007	506	**(4,133)**	5
Revenue and Recoveries	13,302		11,819		**1,483**	
Net	96,572	511	102,188	506	**(5,616)**	5

Description

The main task is the provision of aircraft services necessary to carry out the program operations of the department and those of other federal departments and agencies. The Program operates an aircraft fleet for calibration and inspection of air navigation aids, and for transportation and training of Program personnel. It also provides aircraft flight and maintenance services to other government programs, the main one being the operation and maintenance of Canadian Coast Guard aircraft and helicopters for the Marine Transportation activity.

The departmental aircraft fleet operates in accordance with Air Navigation Order Series VII Commercial Air Service Operations (No. 2 "Standards and Procedures for Air Carriers Using Large Aeroplanes", No. 3 "Standards and Procedures for Air Carriers Using Small Aeroplanes in Air Transportation Operations" and No. 6 "Standards and Procedures for Air Carriers Using Rotorcraft in Air Transportation Operations"). Transport Canada Air Carrier Inspectors conduct regular base inspections of Aircraft Services facilities and operations to ensure compliance with the commercial regulations and orders.

Performance Information/Resource Justification

Figure 3-29 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 3-29: Aircraft Services - Operating Expenditures ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Aircraft Operations	10,409	82	15,297	95	14,222	95
Maintenance	18,363	285	24,243	356	23,468	337
Training	2,212	26	2,227	29	2,120	29
Management & Administration	2,814	44	2,833	50	2,503	50
	33,798	437	44,600	530	42,313	511

Key workload determinants for the Aircraft Services component include the hours of flying demanded by the various users of the aircraft and the number of aircrafts operated. Figure 3-30 summarizes these key variables.

Figure 3-30: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
No. of Aircraft	85	86	88
Aircraft Serviceability1	85%	83%	80%
Total Hours of Flying			
Air Navigation Services	3,700	5,500	5,376
Aviation Regulation	24,000	18,000	17,135
Canadian Coast Guard Service	17,000	17,000	16,670
Executive Transportation2	200	1,000	2,199
	44,900	41,500	41,380

1. Percentage of time aircrafts are fully serviceable and not down for maintenance.
2. Executive Transportation role was transferred to the Department of National Defence in mid 1984-85. Hours shown for 1985-86 and 1986-87 cover flights operated by aircraft services on behalf of DND during the transition to full service levels by DND.

Capital Expenditures: Included in the capital program is the purchase of 17 Canadair CL-215 water bombers and 1 DeHavilland Dash-7R aircraft (total estimated cost $181 million). These Canadian designed and manufactured aircraft will augment the federal-provincial National Air Tanker Fleet used to fight forest fires. The Dash-7R will carry out ice reconnaissance flights to assist marine navigation. Forecast expenditures to March 31, 1986 total $133 million with spending of $43 million budgeted during 1986-87. During 1985-86 five Canadair CL-125 and the DeHavilland Dash-7R will be delivered. The remaining 12 Canadair CL-125 aircraft will be delivered in 1986-87 to complete the Federal Government's commitment to the National Air Tanker Fleet. The capital program also includes replacement aircraft for Air Navigation Services flight inspection at a total estimated cost of $58 million. Forecast expenditures to March 1985-86 total $55 million for the inspection fleet with spending of $3 million budgeted during 1986-87. For details of these projects, see Section III, Figure 6-5, Page 6-34.

B.5 Direction and Administration

Objective

To ensure the safe and efficient administration of the national civil air transportation system.

Sub-Objective

To plan, manage and utilize the human and financial resources of the air transportation program, efficiently, economically and effectively, to ensure safe and efficient administration of the national civil air transportation system.

Resource Summary

This function accounts for 1% of the Activity's operating expenditures.

Figure 3-31: Resource Requirements ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	**P-Y**	$	P-Y	$	P-Y
Personnel	**-**	**-**	8,029	214	8,059	230
Planning	**-**	**-**	7,598	114	6,517	104
Finance	**-**	**-**	18,499	289	23,243	290
Purchasing and Supply	**-**	**-**	3,775	95	3,704	104
Management and Administration	**14,697**	**72**	12,599	218	14,469	245
Operating Expenditures	**14,697**	**72**	50,500	930	55,992	973
Less: Transfers to Departmental Administration Activity	**-**	**-**	32,749	794	31,701	794
Net Operating Expenditures	**14,697**	**72**	17,751	136	24,291	179
Capital Expenditures	**1,720**		9,900		2,002	
Grants and Contributions	**650**		800		427	
Total Expenditures	**17,067**		28,451		26,720	
Revenue and Recoveries	**(7,004)**		(6,800)		(8,300)	
	10,063	**72**	21,651	136	18,420	179

Note: Net Operating Expenditures reflect resource transfers to Departmental Administration Activity due to the reorganization initiated in October 1985.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The increased operating expenditures of $5.1 million and the increased utilization of person-years over the Estimates resulted mainly from resources expended for the Summer Student Employment Program. Other factors contributed to a lesser degree: resources expended for the A-Base Review of the organization and the implementation of the resource management function. Construction delays affected the Quebec Regional Office causing an $8.9 million lapse in Capital Expenditures.

Figure 3-32: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	24,291	179	19,231	93	5,060	86
Capital Expenditures	2,002		10,881		(8,879)	
Grants and Contributions	427		35		392	
Total Expenditures	26,720	179	30,147	93	(3,427)	86
Revenue and Recoveries	(8,300)		(8,712)		412	
Net	18,420	179	21,435	93	(3,015)	86

Note: 1984-85 Actual and Main Estimates reflect transfers to Departmental Administration Activity due to the reorganization initiated in October 1985.

Description and Resource Justification

The Direction and Administration function carries out the management of the activity including specification of policies and priorities, the development of operational and capital expenditure plans and the control of resources. It consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Aviation and the Regional Directors General, Aviation, and the units that provide activity-wide support in the following functional areas: planning, resource management, and executive services.

Capital Expenditures: The construction of office accommodation at a total cost of $16.5 million to house the Quebec Region headquarters at Dorval airport in Montreal was completed during 1985-86.

Spending of $1.7 million is budgeted during 1986-87 and includes minor expenditures for office furnishing and equipment.

Revenue: The major item is a recovery for management services ($6 million) provided to the Major Federal Airports. For further details, refer to Section III, Summary of Air Transportation Revenues/Recoveries, Page 6-53.

C. Surface Transportation

Overview

Surface Transportation activity comprises the development, implementation and monitoring of programs relating to urban transportation, including railway relocation and grade separation projects; the research, development, implementation and assessment of policies and programs for road safety, promulgation and enforcement of safety, emission and fuel economy standards for new motor vehicles and components manufactured or imported into Canada; and to improve all aspects of safety in the handling, offering for transport or transportation of dangerous goods; and the development, preparation and maintenance of emergency plans and procedures for the surface modes during national emergencies.

Activity Objectives

To ensure the provision of a safe and efficient national surface transportation system for use of surface transportation interests by contributing to development of grade separation and railway crossing projects; the road safety and motor vehicle regulation program; and transport of dangerous goods; and emergency planning for the surface modes.

Activity Table of Contents

		Page
C.1	Urban Transport	4-4
C.2	Road Safety and Motor Vehicle Regulation	4-7
C.3	Direction and Administration	4-14

Financial Summary

Figure 4-1: Financial Requirements by Sub-Activity ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Change	For Details See Page
Urban Transport	**22,985**	11,853	11,132	4-4
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	**15,821**	15,553	268	4-7
Direction and Administration*	**13,744**	10,281	3,463	4-14
	52,550	37,687	14,863	
Authorized person-years	**222**	254	(32)	

* Includes transfer of responsibilities for Transportation of Dangerous Goods from Departmental Administration.

Explanation of Change: The 1986-87 estimated expenditures of $52.6 million represent a net increase of $14.9 million or 39% over the 1985-86 forecast. Major items accounting for the change include:

	$ Million
• increase in Regina Railway Relocation $13.6 million; decrease in special government projects for grade separation ($2.3 million) (Urban Transport);	11.3
• increase in the Dangerous Goods O&M for contract of professional services $4.5; decrease of ($.5 million) for the decentralization of the word processing unit (Direction & Administration); and	4.0
• decrease in person-years due to decentralization of the word processing (11 person-years); and the over utilization of (22 person-years) in Dangerous Goods (Direction & Administration).	(32) p-y

Explanation of 1985-86 Forecast: The 1985-86 forecast is $964 thousand or 2.5% lower than the 1985-86 Main Estimates of $38.7 million.

	$ Million
• increase in O&M for professional services $2.5 million (Direction & Administration); and for grade separation special government projects $2.3 million (Urban Transport); and	4.8
• deferral of ($5.6 million) for Regina Railway Relocation project due to delay in CTC hearing required by the RRCA.	(5.6)

Review of Financial Performance

Figure 4-2: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Urban Transport	18,942	16,690	2,252
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	14,683	13,932	751
Direction and Administration	8,523	6,915	1,608
	42,148	37,537	4,611
Person-Years	239	222	17

The difference between actual expenditures and the Main Estimates results mainly from the following major items:

	$ Million
• delays in payments for Railway Relocation and Crossing projects ($4.4 million); increase in payments for Urban Transportation Assistance Program $6.5 million (Urban Transport);	2.1
• increase in purchase of vehicles for testing and contracts for defect investigation (Road Safety);	0.8
• delay in implementation of legislation concerning the transport of dangerous goods (Direction and Administration); and	(0.8)
• transfer of word processing unit to Direction and Administration - $0.5 million and 10 person-years; implementation of Rail Passenger Action Force & Crow Task Force - $1.5 million and 1 person-year; $0.5 million and 6 person-years for the Canrail Pass (Direction and Administration)	2.5 17 p-y

C.1 Urban Transport

Objective

To improve the efficiency of the urban transportation system; and to improve safety at railway crossings.

Specific related goals and initiatives are:

- to contribute to reducing accidents at level crossings through participation in a public information program as well as financial assistance under the Railway Relocation and Crossing Act.

Resource Summary

This function accounts for approximately 44% of the total 1986-87 Surface Transportation Activity expenditures and 1% of the total person-years. Approximately 99% of the funds for this function are contributions.

Figure 4-3: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	**P-Y**	$	P-Y	$	P-Y
Urban Transportation Assistance	-	-	-	-	6,496*	-
Railway Relocations and Crossings	**22,706**	-	11,580	-	12,030	-
Policy and Administration	**279**	**2**	273	2	416	5
	22,985	**2**	11,853	2	18,942	5

* More details are provided on page 4-5

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: The actual expenditures for 1984/85 reflected the fact that the Regina Rail Relocation project implementation was delayed and funds were accordingly reprofiled to conform with a new construction schedule.

Figure 4-4: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		**Main Estimates**		**Change**	
	$	**P-Y**	$	P-Y	**$**	**P-Y**
Urban Transportation Assistance	6,496	-	-	-	**6,496**	-
Railway Relocations and Crossings	12,030	-	16,410	-	**(4,380)**	-
Policy and Administration	416	5	280	2	**136**	**3**
	18,942	5	16,690	2	**2,252**	**3**

Description

Urban transportation is primarily a provincial and municipal government responsibility. Financial support from the federal government is provided for Railway Relocation and Crossing Act projects and other selected activities and some research and development in the urban sector.

Performance Information/Resource Justification

Urban Transportation Assistance Program: Although the program itself terminated on March 31, 1984, some funds were expended in 1984-85 to cover projects which could not be completed within the program deadline. In addition, a comprehensive audit program is underway with approximately 10% of the projects being audited each year including both 1984-85 and 1985-86.

Figure 4-5: Breakdown of Urban Transportation Assistance Program Projects - 1978/79 to 1984/85

Type of Project	Number	UTAP Contribution ($ millions)
Urban Transportation Projects	73	21.8
Commuter Rail Project	1	29.9
Surface Metro Project	1	2.9
Rail Relocation Studies	7	0.4
Rail Relocation	1	3.0
Rail Grade Separations	124	170.2
	207	228.2

Railway Relocations and Crossings: Figure 4-6 details funding by type of project. Railway relocation projects are undertaken to promote urban improvement and safety, and grade separations provide for the safety protection and convenience of the public at railway crossings. Operation Lifesaver is a publicity program to warn drivers of the dangers at railway crossings.

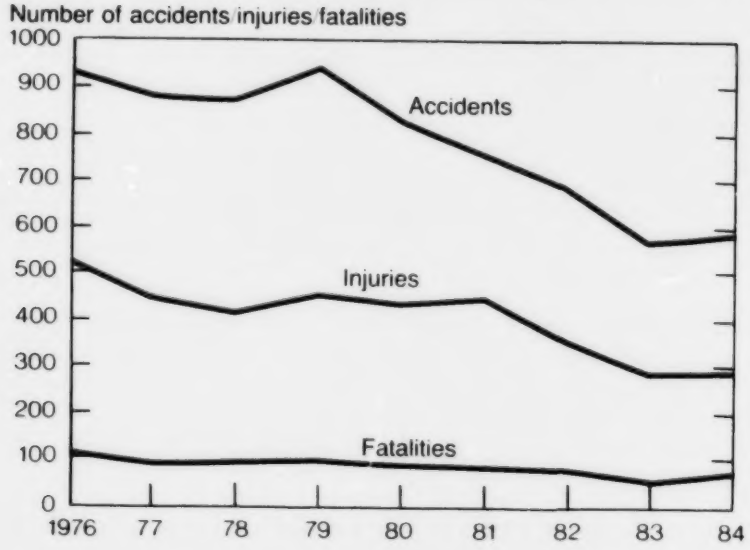
Figure 4-6: Distribution of Railway Relocations and Crossings Payments ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Regina Railway Relocation	13,598	-	70
Railway Relocation and Crossing Act Grade Separation Projects	7,508	11,280	11,560
Operation Lifesaver	100	100	100
Victoriaville Rail Realignment	500	200	300
Fort Saskatchewan Rail Realignment	1,000	-	-
	22,706	11,580	12,030

The Regina Relocation Project has a total federal commitment of $23.75 million, of which $3 million has been provided under the Urban Transportation Assistance Program, and $1.15 million has been paid for plan preparation.

In grade separation projects, the removal of hazardous road/rail level crossings invariably results in improved safety. The total number of accidents at level crossings in 1975 was 992 with 99 killed, while in 1984 there were 588 accidents with 68 killed. The number of injuries went from 566 to 288. Figure 4-7 shows the number of railway crossing accidents in Canada during 1976 to 1984. Further decreases in fatalities are expected for the 1986 calendar year. Reduced fatality rates at railway crossings are not solely attributed to grade separation improvements but are a result of other federal and provincial road safety programs as well. New federal funding for a grade separation and safety program of $25 million over the fiscal years 1985/86 through 1989/90 was approved during 1985.

Figure 4-7: Railway Crossing Accidents in Canada, 1976-1984



C.2 Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Objective

To contribute to the reduction of deaths, injuries and property damage resulting from motor vehicle use through improved safety of motor vehicles; to contribute to a reduction in health impairment by reducing exhaust emission levels of new motor vehicles; and to contribute to energy conservation by reducing the average fuel consumption of new motor vehicles.

Specific related goals and initiatives are:

- to contribute to achieving fewer road fatalities during the period 1984-1988 than in 1979-1983, through improved vehicle safety standards, safety information for the public; and cooperative programs with provincial governments to increase seat belt use and reduce impaired driving;
- to ensure new vehicles comply with the 1986 fuel consumption objective of 8.6 L/100 km; and to inform the public of fuel consumption ratings of all new cars on the Canadian market; and
- to ensure new motor vehicles do not exceed existing vehicle emissions standards hydrocarbons (2.0 grams/mile), carbon monoxide (25.0 grams/mile) and oxides of nitrogen (3.1 grams/mile).

Resource Summary

This function accounts for approximately 30% of the total 1986-87 Surface Transportation Activity expenditures and 63% of the total person-years.

Figure 4-8: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	15,821	141	15,553	139	14,683	139

Revenue is generated through the recovery of costs from industrial and other government users of the Motor Vehicle Test Centre and also from the disposition of capital acquisitions, such as vehicles, after testing is completed. This revenue, estimated at $.1 million in 1986-87, is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this function.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: No significant changes occurred between 1984-85 planned and actual financial performance. There was an increase ($0.8 M) in vehicle defect investigation and purchase of vehicles for testing.

Figure 4-9: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	14,683	139	13,932	138	751	1

Description

Although provincial governments have responsibility for the construction and operation of road systems, the federal government retains responsibility for the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning:

- road safety research and safety standards for new motor vehicles and parts;
- fuel consumption; and
- vehicle emissions.

These responsibilities are administered by the following elements of the Road Safety and Motor Vehicle Directorate:

Organizational Element	Responsibilities
Traffic Safety Standards and Research	data bases and related national statistics; research; standards.
Vehicle Safety and Energy Operations	compliance with standards and provisions of the fuel economy program; public complaints of alleged defects and correction by manufacturers/importers.
Motor Vehicle Test Centre	vehicle test programs; outside client and industry programs for motor vehicle improvements.
Planning and Regional Operations	accident investigations; development and dissemination of technical information.

Performance Information/Resource Justification

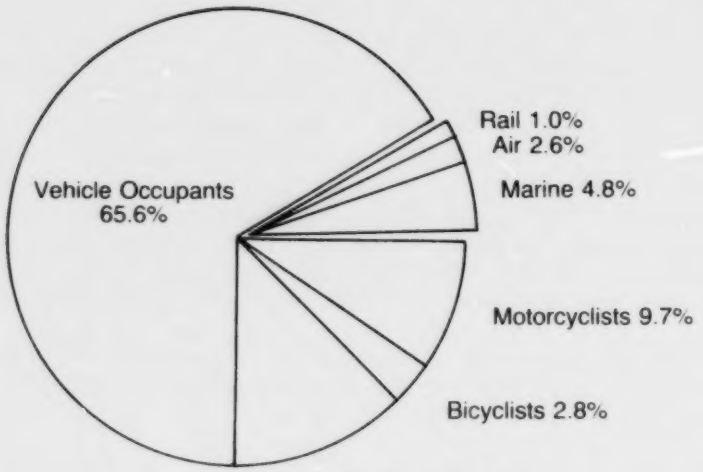
Road Safety: Research and standards development activities will continue to focus on improving motor vehicle safety, with particular emphasis on occupant restraints, braking, vehicle lighting, and transportation for the disabled. Industry compliance with safety standards will require testing of approximately 100 vehicles (at the Motor Vehicle Test Centre) and 2,500 components, technical audits of 700 manufacturers/importers, investigation of 1,500 public complaints, and monitoring of recall campaigns. Approximately 1,000 detailed accident investigations will support research and standards development activities. Technical information on road and motor vehicle safety, fuel economy and emissions will be provided to Canadians.

Capital resources of $2,039,000 will be used to purchase vehicles used for compliance testing and to purchase/modify testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre.

A contribution of $160,000 will be made in 1986-87 to the Roads and Transportation Association of Canada. This non-profit association of voluntary members (federal/provincial/municipal governments, carriers, manufacturers, consultants, etc.) deals with policy, economic and technical issues for all modes of transportation. Also, contributions of $87,000 for countermeasures research will be made to organizations, agencies, associations and institutions that conduct research, develop or evaluate studies of road safety problems or accident countermeasures affecting the road user, the vehicle or the roadway system.

As a result of Transport Canada's road safety programs, complementary provincial/territorial programs and industry efforts, Canada's road fatality rate was reduced by 45% from 1974 to 1984, primarily through improved motor vehicle safety, identification of cost-effective safety measures subsequently implemented by other levels of government, and public information. Efforts will continue to improve motor vehicle safety and cooperate with provincial governments to forestall anticipated increases in traffic fatalities. As shown in Figure 4-10, the road system is still the scene of 90% of all transportation accidents.

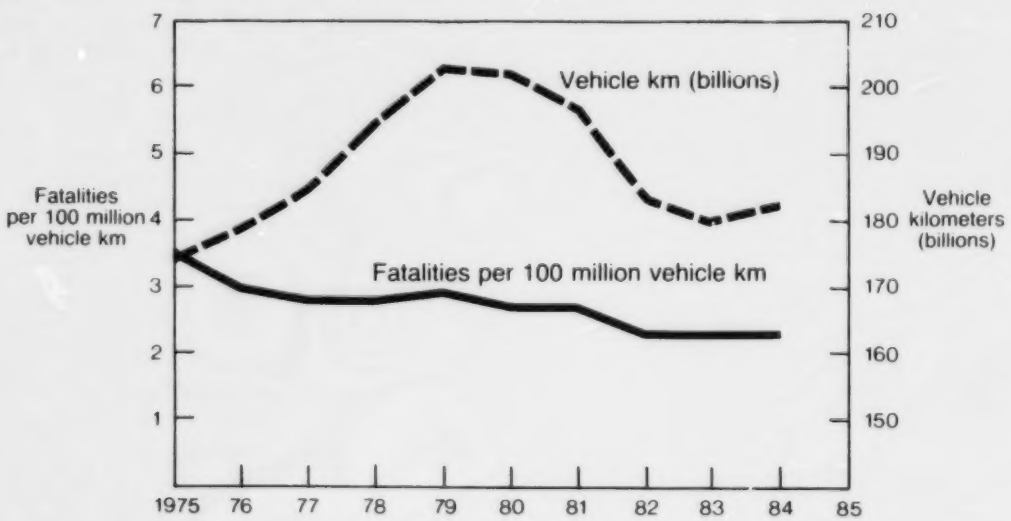
Figure 4-10: Fatality Percentage by Mode of Transportation



Based on Approximations for 1984

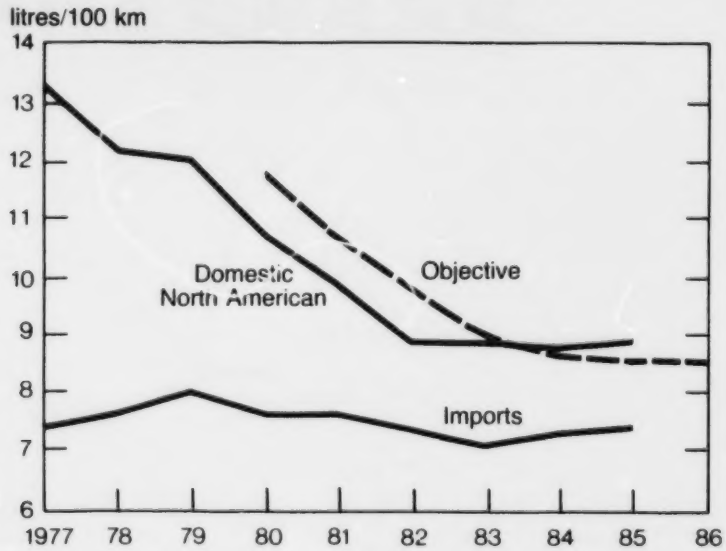
The Program has been participating with provincial governments and the automobile industry in complementary programs to reduce the road fatality rate. Figure 4-11 summarizes actual achievement and targets for this effort. Traffic fatality reductions were likely influenced by economic conditions as well as federal and provincial safety efforts to increase seat belt and child restraint use, improve motor vehicle safety, and increased enforcement of traffic offenses.

Figure 4-11: Annual Fatalities per 100 Million Vehicle Kilometres



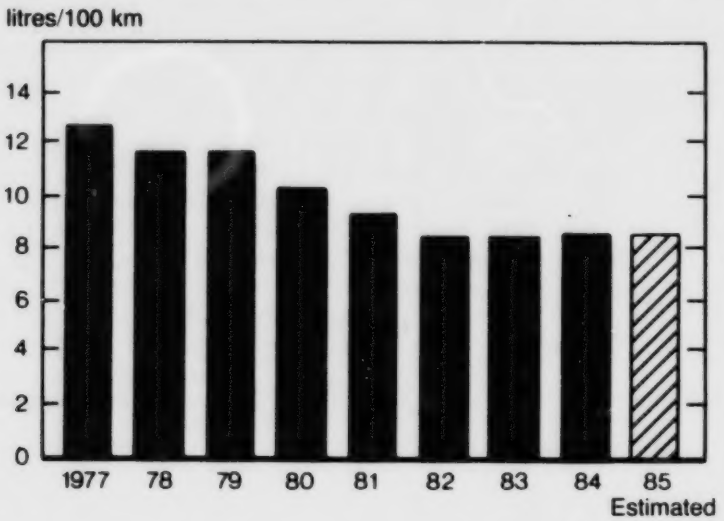
Fuel Consumption: Canada now consumes about 3.2 million terajoules of petroleum annually. Approximately 30% is used by private automobiles and light trucks, and 15% by commercial transportation. In January, 1976 the government announced an economy program directed primarily at privately operated passenger vehicles. Manufacturers agreed to voluntarily comply with this program. To define this program and monitor compliance by industry, the Surface Activity has produced guidelines and standard test methods, audited manufacturers' data on consumption, analysed public complaints, and conducted surveys on vehicle labelling and the issuance of fuel consumption information to the public. As shown in Figure 4-12, this has contributed to annual reductions in the Canadian new car fleet average fuel consumption since 1973. To ensure the continuing improvement in motor vehicle fuel efficiency, Parliament passed the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act in 1982.

Figure 4-12: New Car Fleet Fuel Consumption Averages



The Program contributes to reducing the fuel consumption of motor vehicles by establishing and carefully monitoring voluntary fuel economy standards for new cars sold in Canada and by undertaking energy-related highway and motor vehicle R&D with industry and the provinces. Recent performance and future targets are presented in Figure 4-13.

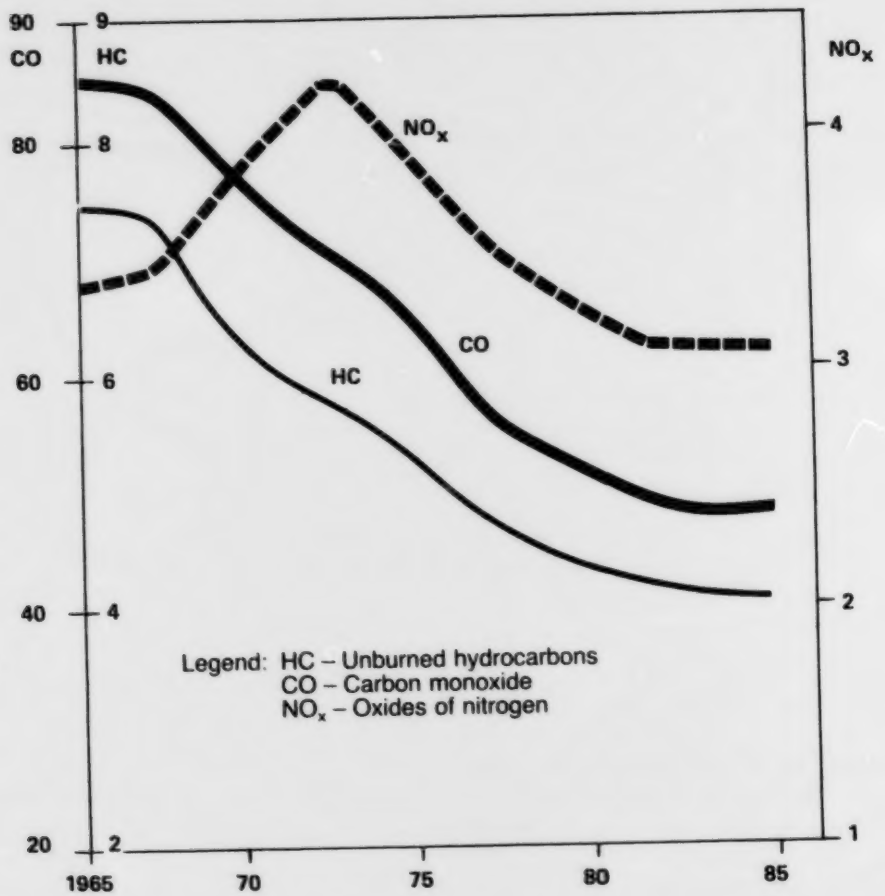
Figure 4-13: Average Fuel Consumption of New Vehicle Sales (L/100 Km)



Vehicle Emissions: Closely associated with efficient fuel consumption is the desired level of emissions produced by fuel-efficient vehicles. Standards for emissions of airborne pollutants have been developed in close liaison with the Departments of Environment and Energy, Mines and Resources, and other North American engineering and energy organizations. Vehicles are purchased each year - the number and variety depend on the degree of technological change - and they are tested against current consumption and/or emission standards. Extensive studies, analyses and public consultations led to a government decision and announcement to adopt more stringent exhaust emission standards for light duty motor vehicles commencing in September 1987 for the 1988 model year.

Figure 4-14 shows the predicted rates of harmful emissions. This reflects the replacement of older vehicles with newer vehicles meeting current standards.

Figure 4-14: Predicted Average Automobile Emission Rates



C.3 Direction and Administration

Objective

To provide timely and effective direction, and financial and administrative services to the Activity; to improve all aspects of safety in the handling, offering for transport or transportation of dangerous goods; and to ensure the efficient and effective operation of a National Surface Transportation System during a national emergency.

The major initiatives for 1986-87 focus on the implementation of the remaining portions of the legislation concerning the transportation of dangerous goods:

- the conduct of a compliance program relating to dangerous goods shipping and container manufacturing activities which will shift from soft enforcement to hard enforcement strategies during this year;
- continued training of inspectors;
- continued education and awareness sessions for industry and the provinces; and
- expansion of a data Management Information System to ensure efficient program evaluation and direction.

Resource Summary

This function accounts for approximately 26% of total Surface Transportation Activity expenditures and 36% of person-years.

Figure 4-15: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Office of the Assistant Deputy Minister	267	3	640	7	1,939	7
Planning, Finance and Administration	930	12	1,523	22	1,928	36
Emergency Planning	226	4	169	2	-	-
Dangerous Goods	12,321	60	7,949	82	4,656	52
	13,744	79	10,281	113	8,523	95

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: Delay in implementing legislation concerning the transport of dangerous goods as regulations were not in place ($.8 million); implementation of the Rail Passenger Action Force and CROW Task Force - $1.5 million and 1 person-year; and the transfer of Word Processing unit to Direction and Administration - $.5 million and 10 person-years;

Figure 4-16: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Office of the Assistant Deputy Minister	1,939	7	420	6	1,519	1
Planning, Finance and Administration	1,928	36	1,043	16	885	20
Dangerous Goods	4,656	52	5,452	60	(796)	(8)
	8,523	95	6,915	82	1,608	13

Description

Office of the Assistant Deputy Minister: The office manages and controls the undertakings and resources of the Activity and advises the Minister and Deputy Minister on surface transportation matters.

Planning, Finance and Administration: The main responsibilities are to establish and maintain effective planning, evaluating, forecasting and controlling functions; to provide financial advice and guidance to management; to provide administrative and coordination services for the Activity; to administer the use and maintenance of government rail cars.

Emergency Planning: The Surface Emergency Planning division is responsible for the development, preparation and maintenance of a wide range of contingency plans and procedures required to provide a federal response to potential emergencies regarding surface modes in order to ensure the efficient and effective operation of rail, ferry and highway transportation systems and facilities that are essential to the National transportation system during a period of national emergency, tension, crisis, or war.

Performance Information/Resource Justification

Dangerous Goods: Responsibilities related to the Transportation of Dangerous Goods include the development and evaluation of regulations and standards, education and examination of inspectors, the carrying out of inspections and the provision of support programs for response to dangerous goods accidents; and enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act. $12.3 million is estimated for 1986-87.

Government Rail Cars: In 1959, the Department of Transport assumed responsibility for the administration of rail car service for members of the Royal Family, the Governor General, the Prime Minister, Cabinet Ministers, foreign dignitaries visiting Canada, Parliamentary committees, or delegates on official business and, as provided under Section 292 of the Railway Act, for staff and officers of the Canadian Transport Commission. This service is provided through a government-owned, two-car unit for use by the Royal Family and the Governor General and one private rail car on loan from VIA Rail for use by the Prime Minister and Cabinet Ministers. Three person-years are directly involved in providing steward services.

Figure 4-17: Summary of Maintenance Costs for Government Rail Cars ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Personnel costs	104	3	101	3	141	3
Maintenance costs	86	-	86	-	114	-
	190	3	187	3	255	3

D. Departmental Administration

Overview

The Departmental Administration activity comprises the Offices of the Minister, Minister of State, Deputy Minister and Associate Deputy Minister, policy co-ordination, strategic planning and research, surface passenger and rail freight program delivery, provision of services in finance, personnel, training, internal audit, program evaluation and review, computers, management systems, materiel management and contracting, general administration, security, public affairs, and legal counsel.

As part of the department's priority to eliminate activities and rationalize its size in terms of resources, and in line with the government's priority of expenditure reduction, centralization of policy development, planning, personnel, and financial services has been initiated. Reflected in these estimates are the transfer of resources from the Marine, Air and Surface Administrations for the estimates year, 1985-86 forecast and 1984-85 actual expenditures of the following functions: policy development, surface passenger and freight transportation systems development, personnel, finance, and operational review.

Activity Objectives

To provide overall direction, management and services in support of operating modal components and crown corporations of Transport Canada in order to contribute to the development and delivery of a safe and efficient national transportation system.

Activity Table of Contents **Page**

D.1 Direction and Coordination 5-7

D.2 Planning, Research and Development 5-35

D.3 Administration and Common Services 5-40

D.4 Transportation Training 5-44

Financial Summary

Figure 5-1: Financial Requirements ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Change	For Details See Page
Direction and Coordination[1]	**892,091**	1,015,213	(123,122)	5-7
Planning, Research and Development	**19,313**	22,152	(2,839)	5-35
Administration and Common Services[2]	**104,330**	110,399	(6,069)	5-40
Transportation Training	**37,073**	40,167	(3,094)	5-44
Deficit Reduction[3]	**(78,212)**	-	(78,212)	
	974,595	1,187,931	(213,336)	
Less Revenue				
Administration and Common Services	**3,090**	3,959	(869)	5-40
Transportation Training	**2,737**	2,737	-	5-44
Departmental Operations	**968,768**	1,181,235	(212,467)	
Payment to Canada Harbour Place Corporation[4]	**9,184**	55,609	(46,425)	
Total Program	**977,952**	1,236,844	(258,892)	
Authorized person-years	**3,071**	3,266	(195)	

1 This activity includes payments to VIA Rail (1986-1987 $500 M, 1985-1986 $600 M), and CN Marine (1986-1987 $146 M, 1985-1986 $103 M), see Figure 5-7, page 5-14.

2 This activity includes net cash requirements of $2.6 million for the Stores Revolving Fund. For details see page 5-43.

3 The department is committed to further reductions in 1986-87. However, details of the measures required have not been finalized, and in the meantime, the planned decrease in resources, including 62 P-Ys, is temporarily shown against Departmental Administration.

4 Payments to CHPC are decreasing as facilities become operational.

Explanation of Change: The financial requirements for 1986-87 are approximately $259 million lower than the 1985-86 forecast. This decrease is primarily due to the:

	$ Millions
• decrease in payment to Canada Harbour Place Corporation	(46.4)
• decrease in Stores Revolving Fund drawdown (Administration and Common Services)	(1.0)
• decrease in capital requirements for construction at Coast Guard College, Sydney, N.S. (Transportation Training)	(3.4)
• decrease resulting from cancellation of Transport University Program (Planning, Research and Development)	(1.2)
• increase to implement Canada-Quebec Subsidiary Agreement on Transportation Development (Direction and Coordination)	1.3
• net increase in salaries and wages items for price adjustment	2.1
• deficit reduction - temporary allocation pending development of detailed plan	(78.2)
• completion of Highway Strengthening Programs in 1985-86 (Direction and Coordination)	(19.4)
• increase in payments to CN Marine due mainly to a revised drawdown system (Direction and Coordination)	43.3
• completion of purchase of Hopper Car program (Direction and Coordination)	(39.0)
• cabinet approval in spring 1985 to reduce VIA reference level as part of overall government initiative to reduce the deficit (Direction and Coordination)	(100.0)

Explanation of 1985-86 Forecast: The 1985-86 forecast for Departmental Operations is $21.4 million or 1.8 % higher than the 1985-86 Main Estimates of $1,215.4 million. The difference of $21.4 million reflects the following major items:

	$ Millions
• federal assistance to provinces relating to EXPO 86 participation (Direction and Coordination)	1.0
• increased payments in the primary Highway Strengthening/Improvement Agreement (phase II) in the Maritimes and Nfld., SRCP program in N.B. and Nfld., and Highway Development Subsidiary Agreements under ERDA with P.E.I. and N.B. (Direction and Coordination)	13.3
• increased payments for purchase of hopper cars (Direction and Coordination)	39.0
• decreased payments to CN Marine due to the requirement that surplus funds be used prior to requests for additional subsidy payments	(30.1)

Review of Financial Performance

Figure 5-2: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85		
	Actual	Main Estimates	Change
Budgetary			
Direction and Coordination*	1,148,998	1,171,618	(22,620)
Planning, Research and Development	23,666	24,836	(1,170)
Administration and Common Services	108,448	102,736	5,712
Transportation Training	36,449	43,781	(7,332)
	1,317,561	1,342,971	(25,410)
Revenue			
Administration and Common Services	(3,274)	(3,090)	184
Transportation Training	(2,602)	(2,737)	(135)
	1,311,685	1,337,144	(25,459)
Non-Budgetary			
Canadian National Railways Co.	6,100	13,226	(7,126)
TOTAL	1,317,785	1,350,370	(32,585)
Authorized person years	3,245	3,263	(18)

* Includes payments to VIA Rail and CN Marine, see Figure 5-8.

Explanation of change: The authorized person-years and level of spending were increased through Supplementary Estimates, mainly in response to the government's economic initiative of accelerating or advancing some capital projects, implementation of a Safety Survey and Safety Advertising Campaign, increased Stores Revolving Fund drawdown, implementation of a comprehensive Internal Audit and Program Evaluation Plan, and reinstatement of University Grants and Contributions in support of transportation. Actual financial requirements were $32.6 million or 2.4 % lower than projected in its original plan. The major causes of this decrease are as follows:

	$ Millions
• delay in implementation of research and development projects (Planning, Research and Development)	(1.0)
• increase in Stores Revolving Fund drawdown (Administration and Common Services)	0.4
• delays in financial systems development (Administration and Common Services)	(1.2)
• lower student loading at the Transport Canada Training Institute (Transportation Training)	(1.1)

	$ millions
• application of working capital accumulated by VIA Rail for the financing of the 1984 Capital Budget; as well, there were reduced operating losses in the first quarter of 1985. (Direction and Coordination)	(141.9)
• increased payments for Branch Line Rehabilitation and Hopper cars programs. $78.7 million; payments made under Western Grain Transportation Act $29.3 million; and Newfoundland Railway Containerization program $5.7 million (Direction and Coordination)	113.7
• decrease in funds provided for the purchase of shares in CN to assist CN Marine in financing fixed asset acquisitions (Direction and Coordination)	(7.1)
• implementation of Safety Survey and Safety Advertising Campaign (Direction and Coordination)	2.5
• reinstatement of Grants and Contributions in support of transportation research (Planning, Research and Development)	1.8
• implementation of Program Evaluation Plan (Administration and Common Services)	1.1
• implementation of national data processing system (Administration and Common Services)	2.2
• rephasing of EDP Facilities implementation (Administration and Common Services)	1.3
• postponement, contract issuance delay, and reprofiling of capital projects (Transportation Training)	
- Electronic Equipment	(2.5)
- Boathouse and Machine Shop	(4.9)
- Expansion of CCG College	(.6)
- Physical Training Facilities	1.1
• other miscellaneous minor items	3.6

D.1 Direction and Coordination

Objectives

To ensure that the objectives of Transport Canada are implemented in a consistent manner, to provide co-ordination of departmental policy, and to ensure the development of safe and efficient surface passenger and freight transportation systems.

Specific goals and initiatives for 1986-87 which focus on functions formerly under Surface Administration and now consolidated under the Coordination Group, are:

- to continue efforts with the provinces and industry to reduce or remove unnecessary motor carrier regulations in a uniform manner;
- to work with provinces and territories through the Canadian Conference of Motor Transport Administrators (CCMTA) to develop and implement Phase I of regulatory reform in the trucking industry;
- to develop a more structured approach to the transportation needs of the disabled in the surface modes;
- to manage and co-ordinate a three-year demonstration project on transportation of disabled travellers by Roadcruiser in Newfoundland;
- to monitor urban transportation activity with particular emphasis on the manufacturing and research and development sectors;
- to administer, during 1986-87, the federal contribution of $40.6 million and $13.1 million for (i) Highway Transportation Subsidiary Agreements under the Economic and Regional Development Agreement (ERDA with the provinces of Prince Edward Island, New Brunswick, Newfoundland and Quebec) and (ii) Phase II Federal/Provincial Highway Strengthening/ Improvement Programs (Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island) respectively.
- to implement a more efficient drawdown system recommended by the Comptroller General for Crown Corporations;
- to improve the effectiveness and efficiency of ferry services by implementing proposed rationalization of CN Marine's Gulf and Coastal services, assisting CN Marine's transition to a separate Crown Corporation, reducing interprovincial ferry costs per unit of output by providing new equipment, and improving performance indicators for monitoring purposes;

- to reduce CN Marine Inc. operating costs by the provision of new, more efficient vessels;

- to contribute to improved grain handling and transport systems and railway capacity by following up the review of the Western Grain Transportation Act, managing rehabilitation programs for selected grain-dependent branch lines, and assessing innovative railway operations methods intended to improve efficiency.

- to bring about operating cost savings, higher revenues, and a reduction of government operating subsidies per passenger kilometre in constant dollars;

- to improve the institutional, legal and management aspects of the rail passenger program through the development and implementation of rail passenger legislation, regulation and policy direction; and

- to continue to make available to VIA Rail funds for capital expenditures on rolling stock, maintenance, stations and other facilities, and infrastructure;

Resource Summary

This function accounts for approximately 84% of the total 1986-87 gross expenditures and 12% of total person-years for departmental operations.

Figure 5-3: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Offices of the Ministers and Deputy Minister	5,969	99	5,254	91	6,172	84
Office of the Associate Deputy Minister	4,244	29	4,641	38	2,355	29
Coordination Group*	881,878	235	1,005,318	248	1,140,471	235
	892,091	363	1,015,213	377	1,148,998	348

Figure 5-4: Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	%	$	%	$	%
Operating						
Personnel	17,281	2	16,720	1	15,706	1
Professional and special services	8,624	1	8,088	1	6,933	1
Other*	649,945	73	710,182	70	746,884	65
Capital	641	-	1,052	-	534	-
Grants and contributions	215,600	24	279,171	28	378,941	33
	892,091	100	1,015,213	100	1,148,998	100

* Includes payments to VIA Rail and CN Marine, see Figure 5-7.

Past Financial Performance

1984-1985 Financial Performance: The under expenditure in highways construction payments results from contractors having been unable to complete the anticipated level of work due to poor weather conditions and, in some cases, delays in awarding contracts.

The Branch Line Rehabilitation Program funding was increased by $61.5 million. Hopper Car acquisitions were accelerated by $18.8 million to take advantage of reduced acquisition costs due to slack in the industry. Payments of $29.3 million were made to Railways pursuant to Section 73(2) of the WGTA which were not planned for in the Estimates. The NFLD Containerization Program was reprofiled by $5.7 million in late 1984 to take into account the lapsed funds at its commencement and to asist in labour adjustments. The Office of the Grain Transportation Administrator was established as a separate program.

Late approval and delays in the implementation of planned capital projects and the application of working capital accumulated by VIA Rail for the financing of the 1984 Capital Budget reduced federal funding requirements by $142 million. As well, there were reduced operating losses in the first quarter of 1985, offset by increases in labour assistance payments. Montreal commuter funding was reduced by government from $12 million to $4 million to reflect changed cash flow requirements, and further cut back by delays in the province's implementation program.

Increase in payments to pensioners under P.E.I. Provident Fund - $0.4 million.

A national Safety Survey and Advertising Campaign was implemented requiring $2.5 million. In addition, the Secretariat responsibility for EXPO 86 was assumed during the year requiring $.9 million.

Figure 5-5 : 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Offices of the Ministers and Deputy Minister	6,172	84	4,020	78	2,152	6
Office of the Associate Deputy Minister	2,355	29	1,328	15	1,027	14
Coordination Group*	1,140,471	235	1,166,270	251	(25,799)	(16)
	1,148,998	348	1,171,618	344	(22,620)	4

* Includes payments to VIA Rail and CN Marine, see Figure 5-8.

Description and Resource Justification

The Offices of the Ministers, Deputy Minister and Associate Deputy Minister are funded through this function, as are the departmental security and EXPO 86 Secretariat components.

The responsibility for Marine Casualty Investigations has been transferred from Marine Transportation to the Transportation Safety Office. This organization is responsible for the investigation of shipping casualties and crew accidents; for the administration and technical presentation of formal investigations (public hearings); for the review of all investigation reports and the formulation of recommendations for preventing a recurrence; for the recording of all casualties and accidents; for the production of annual statistics; and, upon request, for the provision of information on casualties and accidents.

Twenty-eight investigators located in headquarters and regional offices investigate shipping casualties and crews accidents. In addition, a dedicated team has been established to give effect to, or provide advice on, those of the "Study on Marine Casualty Investigation in Canada" one hundred recommendations which pertain to the marine mode.

Figure 5-6 shows statistical information over the past years.

Figure 5-6: Marine Casualty Investigations - Workload Statistics

	Number of Incidents	Number of Fatalities	Number of Reports Issued
Calendar year			
1980	972	72	176
1981	1,365	70	163
1982	1,463	181	161
1983	1,345	47	155
1984	1,381	51	36

Coordination Group: This group deals with any issue not specific to any one mode of transportation and provides functional advice and authority on corporate matters in the following service areas:

- advice to the Minister of Transport on short and long term issues relating to Crown Corporations, particularly those reporting to him, including development of strategies affecting the general direction given to Corporations, Corporate Plans development and review, diversification and privatization initiatives;
- advice to and coordination with other department components and central agencies pertaining to Crown Corporation-related activities and plans;
- liaison with Senior Crown Corporation officials, particularly in CN and Air Canada;
- development of Cabinet, Treasury Board, Order-in-Council and other documentation required for approval of Crown Corporation plans and activities, particularly CN and Air Canada;
- advice to the Minister on short and long-term issues and strategies relating to the air, marine and surface transportation systems;
- advice to the Minister on appeals against decisions of the Canadian Transport Commission;
- advice to the Minister on international, provincial and industrial issues which are likely to have an impact on Transport Canada and its policies;
- advice to Cabinet on petitions to the Governor in Council;
- coordination of Transport Canada's external relations with other governments, federal departments and agencies, international organizations, and industry (carriers and shippers) through a program of liaison and formal meetings;

- management of the Federal-Provincial agreements subsidiary to the Economic and Regional Development agreements or memorandum of understanding aimed at closer program coordination;

- coordination and advice, on department-wide programs for privacy and access to information, human rights, emergency planning and operation of the Transport Canada Situation Centre and transportation of the handicapped (including improved services), as well as the Alaska Highway Gas Pipeline;

- co-ordinating departmental preparation for international events such as EXPO '86, Calgary Olympics and the International Youth Year; and

- support services to the Office of the Minister (Parliamentary liaison, correspondence).

The marine and air policy functions, formerly under the Marine and Air Administrations respectively, are now contained in the Coordination Group.

Major areas formerly under Surface Administration and now contained in the Direction and Administration function comprise approximately 82% of the total Departmental Administration gross resources. These major areas (or portions thereof) are Urban Transport, Highway Transport, Water Transport, Rail Freight Transport, Rail Passenger Transport, Direction and Administration.

Resource Summary

Figure 5-7: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
URBAN TRANSPORT						
Seniors Transportation Demonstration Project	-	-	311	-	262	-
Transportation of Disabled	2,000	-	500	-	200	-
	2,000	-	811	-	462	-
HIGHWAY TRANSPORT						
Highway Construction Payments:						
Phase II of Maritime Program	13,078	-	20,121	-	19,052	-
Phase II of Newfoundland Program	-	-	553	-	7,097	-
Special Highway Program -						
Newfoundland	-	-	7,786	-	20,780	-
New Brunswick	-	-	20,356	-	18,237	-
Economic & Regional Development -						
Prince Edward Island	1,882	-	4,517	-	1,133	-
New Brunswick	13,700	-	10,154	-	6,197	-
Newfoundland	20,550	-	7,580	-	-	-
Quebec	4,500	-	2,000	-	-	-
Contributions to R.T.A.C.	-	-	60	-	-	-
Policy and Administration	1,902	18	2,050	16	2,173	18
	55,612	18	75,177	16	74,669	18
WATER TRANSPORT						
Budgetary						
Payments in respect of ferry and coastal shipping services operated by:						
Provinces	15,678	-	20,224	-	19,497	-
Private operators	10,510	-	12,522	-	13,580	-
CN Marine Inc.	146,106	-	102,811	-	164,707	-
Policy and Administration	2,374	23	2,097	21	1,714	21
Non-Budgetary						
Share purchase in CNR	-	-	-	-	6,100	-
	174,668	23	137,654	21	205,598	21

Figure 5-7: Activity Expenditures ($000) and Person-Years (Cont'd)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
RAIL FREIGHT						
Grain Transportation Support						
Branch line rehabilitation	98,320	-	97,780	-	132,900	-
Acquisition of hopper cars	-		39,016	-	114,670	-
Leasing of hopper cars	17,242	-	16,475	-	16,142	-
Canada Grain Council Grainbase	90	-	90	-	90	-
Canada-Manitoba subsidiary Agreement on Churchill	3,000	-	6,000	-	49	-
Trucking Subsidy	-	-	70	-	175	-
Payments to Railways resulting from implementation of the Western Grain Transportation Act	-	-	-	-	29,336	-
Thunder Bay Rail Issues Task Force	-	-	3	-	17	-
Freight development - Nfld. railway containerization	-	-	3,000	-	8,263	-
Labour Assistance	647	-	1,280	-	1,446	-
Policy, planning and administration	2,706	25	2,479	23	3,577	30
	122,005	25	166,193	23	306,665	30
RAIL PASSENGER						
VIA Rail payments:						
Operation of passenger services	358,100	-	365,500	-	472,201	-
Acquisition and renovation of plant and equipment	132,300	-	229,500	-	55,015	-
Labour assistance	9,600	-	5,000	-	10,300	-
Montreal Area commuter train services	6,000	-	4,100	-	1,274	-
Capital	-	-	40	-	114	-
Policy, Planning and Administration	2,062	19	2,042	17	1,196	16
	508,062	19	606,182	17	540,100*	16
DIRECTION AND ADMINISTRATION						
Policy and Analysis	7,318	9	8,004	9	8,142	9
TOTAL	869,665	94	994,021	86	1,135,636	94

*FY 1984-1985 includes non-cash VIA operating expenditures.

Past Financial Performance

Figure 5-8: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
URBAN TRANSPORT						
Transportation of Disabled	200	-	-	-	200	-
Seniors' Transportation Demonstration Project	262	-	-	-	262	-
	462	-	-	-	462	-
HIGHWAY TRANSPORT						
Highway Construction Payments:						
Phase II of Maritime Program	19,052	-	23,000	-	(3,948)	-
Phase II of Newfoundland Program	7,097	-	9,060	-	(1,963)	-
Special Highway Program -						
Newfoundland	20,780	-	14,332	-	6,448	-
New Brunswick	18,237	-	15,600	-	2,637	-
Economic and Regional Development -						
New Brunswick	6,197	-	-	-	6,197	-
Prince Edward Island	1,133	-	-	-	1,133	-
Policy and Administration	2,173	18	2,366	20	(193)	(2)
	74,669	18	64,358	20	10,311	(2)
WATER TRANSPORT						
Budgetary						
Payments in respect of ferry and coastal shipping services operated by:						
Provinces	19,497	-	19,500	-	(3)	-
Private operators	13,580	-	11,310	-	2,270	-
CN Marine Inc.	164,707	-	164,707	-	-	-
Policy and Administration*	1,714	21	2,608	24	(894)	(3)
Non-Budgetary						
Share purchase in CNR	6,100	-	13,226	-	(7,126)	-
	205,598	21	211,351	24	(5,753)	(3)

*Includes capital expenditures of $191,000 (Main Estimates $461,000)

Past Financial Performance

Figure 5-8: 1984-85 Financial Performance ($000) (Cont'd)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
RAIL FREIGHT						
Grain Transportation Support						
Branch Line Rehabilitation	132,900	-	71,350	-	61,550	-
Acquisition of hopper cars	114,670	-	95,900	-	18,770	-
Leasing of hopper cars	16,142	-	17,718	-	(1,576)	-
Payments to Railways resulting from implementation of the Western Grain Transportation Act	29,336	-	-	-	29,336	-
Freight development - Nfld Railway Containerization	9,709	-	4,000	-	5,709	-
Other freight development	331	-	-	-	331	-
Policy, Planning and Administration	3,196	26	3,336	31	(140)	(5)
Office of the Grain Transportation Coordinator	381	4	1,880	20	(1,499)	(16)
	306,665	30	194,184	51	112,481	(21)
RAIL PASSENGER						
VIA Rail payments:						
Operation of passenger services	472,201	-	476,500	-	(4,299)	-
Acquisition and renovation of plant and equipment	55,015	-	197,900	-	(142,885)	-
Labour assistance to VIA, CN, and CP Rail	10,300	-	5,000	-	5,300	-
Montreal Area Commuter Train Services	1,274	-	12,000	-	(10,726)	-
Capital	114	-	-	-	114	-
Policy, Planning and Administration	1,196	16	1,776	20	(580)	(4)
	540,100	16	693,176	20	(153,076)	(4)
DIRECTION AND ADMINISTRATION						
Policy and Analysis	8,142	9	7,610	9	532	-
	8,142	9	7,610	9	532	-
TOTAL	1,135,636	94	1,170,679	124	(35,043)	(30)

Description

Urban Transport: Transportation assistance for the disabled for which $2 million annually in new funds was identified in June 1985.

Highway Transport:

Payments for Highway Construction: The government enters into cost-sharing agreements with the provinces for the strengthening and improvement of primary and other selected highways. Highway construction programs provide such benefits as improved safety, increased capacity, reduced user costs, higher vehicle load limits, and reduced travel times.

Policy and Administration: This component contains the resources required to develop, implement and monitor policies and programs pertaining to highway construction and motor carrier operations. Responsibilities include negotiating and administering highway construction agreements and conducting engineering and economic evaluations of highway programs. While responsibility for the regulation of extra-provincial motor carrier operations has been delegated to provincial regulatory agencies under the Motor Vehicle Transport Act, collaboration is ongoing to ensure that administration of the federal jurisdiction is consistent with federal policy. The Highway Transport Directorate is responsible for promoting uniform provincial regulations and developing federal policies to encourage efficient and effective inter-provincial and international trucking and bus operations.

Water Transport:

Payments for Ferry and Coastal Shipping Services: The federal policy limits eligibility for water transport financial assistance to constitutional services, alternatives to constitutional services, Newfoundland coastal services, services offering special development opportunities and services to remote communities. Constitutional services are those which the federal government has an obligation to support under the Terms of Union with Newfoundland and the Terms of Confederation with Prince Edward Island. The recipients of financial assistance under this policy are:

- British Columbia (grants);
- six private operators of ferry services on the East Coast (subsidies); and
- CN Marine Inc. operator of five passenger, vehicular, container and railcar ferry services, in the Atlantic provinces, and the Newfoundland coastal service (subsidy).

Policy, Planning and Administration: This component contains the resources required for establishing and administering policies, plans and programs for all aspects of water transportation assistance and associated services subsidized by the federal government. Responsibilities include setting levels of service for subsidized water transport, negotiating and monitoring performance against operating contracts with CN Marine Inc. and private operators of ferry services, negotiating agreements with provincial governments for shared-cost ferry services and ensuring a proper federal input to inter- and intra-provincial ferry and other coastal water services.

Rail Freight Transport:

Freight Development - Newfoundland Railway Containerization: This five- year program commenced in 1980-81. Its primary objective was to revitalize the Newfoundland railway, and to determine the role that the railway should play in the overall transportation system. The program developed and tested a fully operational container-based railway. Funds had been allocated for the purchase of containers, the placement of modern container loading equipment at key distribution points and the purchase of appropriate narrow-gauge railway equipment including flatbed cars and yard equipment, to permit effective interlining with the marine and trucking modes. Other responsibilities include advising the government on all matters concerning rail freight and grain movement and handling, monitoring railway services and freight rates, and assessing railway technology and energy efficiency.

Labour Assistance Program: This program provides enriched benefits to existing CN agreements and was implemented to alleviate the adverse effects of a permanent nature on railway employees in Newfoundland resulting from the implementation of the container program.

Branch Line Rehabilitation Program: This program is aimed at improving the branch line system in Western Canada in order to permit the movement of railway cars at specified weight and speed standards. Work is restricted to grain-dependent lines which are protected from abandonment by order-in-council until the year 2000.

Hopper Car Program: Contributions are provided to the Canadian Wheat Board for the leasing of hopper cars to assist in transporting grain to markets.

Policy Planning and Administration: This component contains the resources required for administering policies, plans and programs for all aspects of rail freight assistance and associated services provided by the Program. Responsibilities include assessing the commercial viability of the railway system, evaluating government programs and projects, providing advice on subsidies and legislative proposals, and advising the Minister on the administration of certain lands of the Canadian Government Railways which was a group of government owned railway companies that are a part of the Canadian National Railway.

Compensation to Railways for Losses Incurred in the Transportation of Grain: The federal government agreed to compensate the railways for losses incurred in the transportation of grain for the 1982-83 crop year and to December 31, 1983 for 1983-84 crop year, at which date the Western Grain Transportation Act became operative.

A payment was made in 1984-85 government fiscal year of $29.5 million as a final payment prior to the Canadian Transport Commission assuming responsibility after January 1, 1984.

Rail Passenger Transport:

VIA Rail Payments: Since April 1, 1979, VIA Rail has been responsible, under the Railway Passenger Services Contract with the Minister of Transport, for managing all rail passenger services in Canada formerly operated by CN Rail and CP Rail. Before this transfer of responsibility, 80% of the passenger losses of CN and CP had been subsidized under the Railway Act. VIA Rail must provide the services identified by the Minister in contracts called Subsidiary Service Requests (SSR). SSR's cover all of VIA Rail's railway passenger services. VIA Rail, in turn, manages and markets services, maintains its equipment, provides customer services, and contracts with CN and CP for running rights and operation of passenger trains on their rail systems and other support services.

Montreal Area Commuter Train Service: These grants, made to the province of Quebec, are for the modernization of commuter train services in the Montreal area.

Policy, Planning and Administration: This component contains the resources required to administer payments for rail passenger services, to provide advice with respect to rail passenger policy, to assess program performance and to conduct studies on the efficiency and cost effectiveness of rail passenger services.

Direction and Administration:

Policy and Analysis: The main responsibilities are to establish and maintain effective planning, evaluating, forecasting and controlling functions; to provide financial advice and guidance to management; to provide administrative and coordination services for the Program; and to administer the contribution agreements between the federal government and the CNR related to the Supplementary Pensions for Newfoundland Employees, the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund and the Victoria Jubilee Bridge.

Performance Information/Resource Justification

Urban Transport:

1985-86 marked the second year of a two-year program to provide capital assistance for the acquisition of specially equipped vehicles for the transportation of the disabled in small urban or rural communities. Funds were also expended to demonstrate volunteer-based mobility concepts to culminate in a "how-to" manual for distribution to groups wishing to organize transportation services for the disabled. Work was also begun to develop a demonstration project involving the use of an accessible taxi as part of the fleet of a commercial taxi operation.

Funding was also begun in June 1984 for a two-part demonstration project of special transportation services for senior citizens in Winnipeg, Manitoba to be carried out over two years (1984-85 and 1985-86). The demonstration is intended to test door-to-door services in a densely populated urban milieu and a fixed-route service in a suburban setting. Each component will be testing and evaluating the suitability of a specially designed "kneeling" bus intended for the use of the transportation of the disabled.

Highway Transport:

Highways Development: A second phase of the highway strengthening/-improvement program was approved in 1982 for the three Maritime provinces (New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island). This involves an expenditure of $84 million, of which $13.1 million is estimated for 1986-87. The agreements with the Maritime provinces will last for five years (1982-83 to 1986-87). A similar phase II program was approved for Newfoundland, where the federal outlay amounted to $36 million, the final payment of which was made during 1985-86.

Additional highway funding programs under a special government program for road construction and improvement projects on selected highways and secondary roads in New Brunswick and Newfoundland were approved in 1983-84. Both programs ran for three years (1983-84 to 1985-86) and have involved a total federal expenditures of $35 million in Newfoundland and $44 million in New Brunswick during the agreement period.

Subsidiary agreements under the Economic Regional Development Agreement on Transportation Development containing specific highway and road construction and upgrading programs were executed during 1984-85 with the provinces of Prince Edward Island and New Brunswick. These programs of road construction activities cover a five-year period terminating on March 31, 1989 with total costs amounting to $32.8 million in P.E.I. and $90.5 million in N.B. with federal contributions amounting to $16.4 million and $63.4 million respectively.

Subsidiary agreements on Transportation Development containing specific road construction and upgrading programs were also executed during 1985-86 with the provinces of Newfoundland and Quebec. These programs of road construction activities cover a five-year period in the case of Quebec with federal contributions amounting to $49.0 million and a seven-year period with Newfoundland with federal program contributions amounting to $112.5 million.

Figure 5-9: Contributions to Highways Construction and Upgrading Program by Province ($000)

		1974-75 to 1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	Forecast 1985-86	Total
B.C.	(1)	10,000	2,500	-	-	-	-	-	-	-	12,500
	(3)	-	-	-	-	-	704	-	-	-	704
Alta.	(1)	10,000	2,500	-	-	-	-	-	-	-	12,500
	(2)	28,242	9,205	5,885	-	-	-	-	-	-	43,332
Sask.	(1)	10,000	2,434	2,500	7,500	-	-	-	-	-	22,434
	(2)	26,288	8,734	5,554	-	-	-	-	-	-	40,576
Man.	(1)	8,935	1,378	6,158	-	-	-	-	-	-	16,471
	(2)	38,193	13,889	8,102	-	-	-	-	-	-	60,184
Que.	(3)	-	-	-	-	-	10,851	19,714	-	-	30,565
	(5)	-	-	-	-	-	-	-	-	2,000	2,000
N.S.	(2)	5,175	10,254	15,049	1,522	-	6,892	9,161	7,346	9,390	64,789
N.B.	(2)	850	4,449	8,360	9,661	7,681	5,747	7,436	9,935	8,431	62,550
	(3)	-	-	-	-	-	1,987	426	-	-	2,013
	(4)	-	-	-	-	-	-	6,088	18,237	20,356	44,681
	(5)	-	-	-	-	-	-	-	6,197	10,154	16,351
P.E.I.	(2)	423	2,242	2,989	1,346	-	1,449	1,203	1,771	2,300	13,723
	(5)	-	-	-	-	-	-	-	1,133	4,517	5,650
Nfld.	(2)	-	9,805	15,984	3,628	583	12,100	16,545	7,097	353	66,295
	(4)	-	-	-	-	-	-	7,356	20,780	7,786	35,922
	(5)	-	-	-	-	-	-	-	-	7,580	7,580
Contribution to R.T.A.C.		-	-	-	-	-	-	-	-	60	60
Total ($000)		138,106	67,390	70,581	23,657	8,264	39,330	67,929	72,496	73,127	560,880

(1) Prairie Northland Highway Program
(2) Primary Highway Strengthening/Improvement Plan
(3) Other Highway Funding Programs (transferred from DREE)
(4) Special Government Projects Program
(5) Economic and Regional Development Agreements (ERDA)

NOTE: Records are not maintained at Transport Canada to indicate the accumulated mileage/kilometres of highway improvements. In some cases, for example final paving, projects represent the final step on projects not implemented under the Program. Likewise some grading projects implemented as part of the Programs will not be completed due to time and financial constraints.

Regulatory Reform in Trucking: The purpose of regulatory reform in trucking is to increase efficiency and productivity in the Canadian trucking industry so that Canadian commercial enterprises can be competitive with those of our international trading partners. Federal and Provincial transport ministers have agreed in principle to develop and implement a first phase of regulatory reform by January 1, 1987 and to implement a second phase by January 1, 1988.

Water Transport:

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to Provinces: In return for a commitment by the Provinces of Newfoundland and Quebec to provide adequate services in specific areas and by British Columbia to ensure adequate passenger and cargo services on the West Coast generally, the Department of Transport pays annual grants to the three provincial governments. Each subsidy is modified annually to reflect changes in the Consumer Price Index in the cities of Vancouver, St. John's and Quebec City, respectively. Figure 5-10 shows the payments made, or to be made.

Figure 5-10: Grants to the provinces ($000)

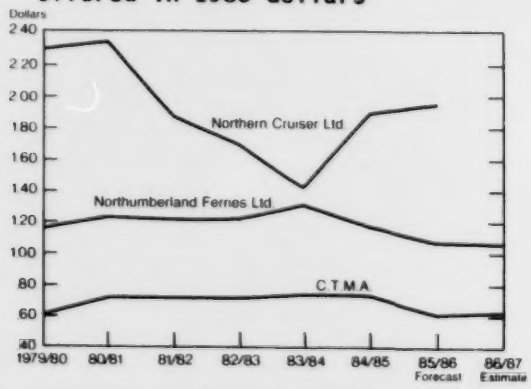
	1986-87 Estimates	1985-86 Forecast	1984-85 Actual	1983-84 Actual
British Columbia	**15,678**	14,896	14,360	13,683
Newfoundland	**-**	2,362	2,267	2,140
Quebec	**-**	2,966	2,870	2,734
Total	**15,678**	20,224	19,497	18,557

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to Private Operators: Subsidy payments are made to private operators to supply ferry and coastal passenger and freight services. All of the ferry services in this category are inter-provincial except the Black's Harbour/Grand Manan service in New Brunswick, the Placentia Bay service and the Jackson's Arm/Harbour Deep service in Newfoundland. Figure 5-11 shows subsidy payments for the acquisition of ferry services from private carriers. Figure 5-12 shows subsidy per auto-equivalent nautical mile of capacity offered for three of the largest private operators.

Figure 5-11: Subsidy Payments for the Acquisition of Ferry Services from Private Carriers

Service	Estimates 1986-87			Estimates 1986-87	Forecast Actual 1985-86	Actual 1984-85	Actual 1983-84
	Eligible Costs	Revenues	Amount of Subsidy	Federal Subsidy Level			
	($000)			(Percentage of Eligible Costs)			
Private Carriers							
Jackson's Arm/Harbour Deep, Nfld. (Sail Labrador Ltd.)	306	11	295	96	96	-	-
Woods Islands, P.E.I./ Caribou, N.S. (Northumberland Ferries Ltd.)	10,125	3,975	6,150	61	61	64	65
St Barbe, Nfld/ Blanc Sablon, P.Q. (Northern Cruiser Ltd.)	1,796	556	1,240	69	73	74	55
Souris, P.E.I./ Cap-aux-Meules, P.Q. (C.T.M.A.)	4,355	2,330	2,025	46	47	50	51
Black's Harbour, N.B./ North Head, N.B. (Coastal Transport Ltd.)	989	730	259	26	27	30	31
Argentia, Petite Forte, South East Bight and Little Paradise in Placentia Bay (Puddister Trading Co. Ltd.).	569	28	541	95	96	96	96
Total	18,140	7,630	10,510	-	-	-	-

Figure 5-12: Subsidy per Auto-Equivalent Nautical Miles of Capacity Offered in 1983 dollars



Note: Auto-equivalent nautical miles of capacity = maximum capacity of vessel in auto equivalent units x # of trips per vessel x crossing length in nautical miles.

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to CN Marine Inc.: Since January 1, 1979, CN Marine Inc. has provided ferry and coastal shipping services under operating contracts with the Department of Transport. The Department also has contracts for the carriage of rail cars by CN Marine Inc. between the mainland and the provinces of Prince Edward Island and Newfoundland. These contracts are renegotiated annually, subject to the terms and conditions of the Tripartite Agreement between Transport Canada, CNR and CN Marine Inc. which has recently been reviewed. New vessels will be acquired, within existing funding levels, which will result in more efficient services, increased capacity, and reduction of operating costs.

The operating contracts are by calendar year to correspond with the companies' fiscal year. Figure 5-13 shows the allocation of planned 1986-87 payments by calendar year.

Figure 5-13: Allocation of Planned 1986-87 Payments to CN Marine Inc. by Calendar Year ($000)

1986 calendar year	
Forecasted payments	122,500
Less funding provided from previous years' appropriation	-
	122,500
1987 calendar year	
Provision for first quarter	23,606
	146,106

Figure 5-14 outlines the basis used to arrive at the level of payments to CN Marine Inc. for calendar year 1985. Figure 5-15 details these payments by ferry service offered.

Figure 5-14: Basis for Payments to CN Marine Inc. (by Calendar Year in $000)

	Forecast 1986	Forecast 1985	Actual 1984	Actual 1983
Operating expenses	**158,887**	163,721	161,959	150,641
Depreciation	**-**	12,515	12,443	11,602
Administration and other unallocated items	**18,765**	15,049	16,516	17,824
Total expenses	**177,652**	191,285	190,918	180,067
Profit allowance	**-**	6,588	21,888	19,803
Total eligible costs	**177,652**	197,873	212,806	199,870
Revenues from users	**54,652**	51,418	46,402	43,982
Interest Income/Insurance Proceeds**	**500**	3,000	5,924	1,236
Federal government payments	**122,500**	143,455	160,480*	154,652*

* Includes Labour Assistance Payments
** 1984 only-$2.9 million

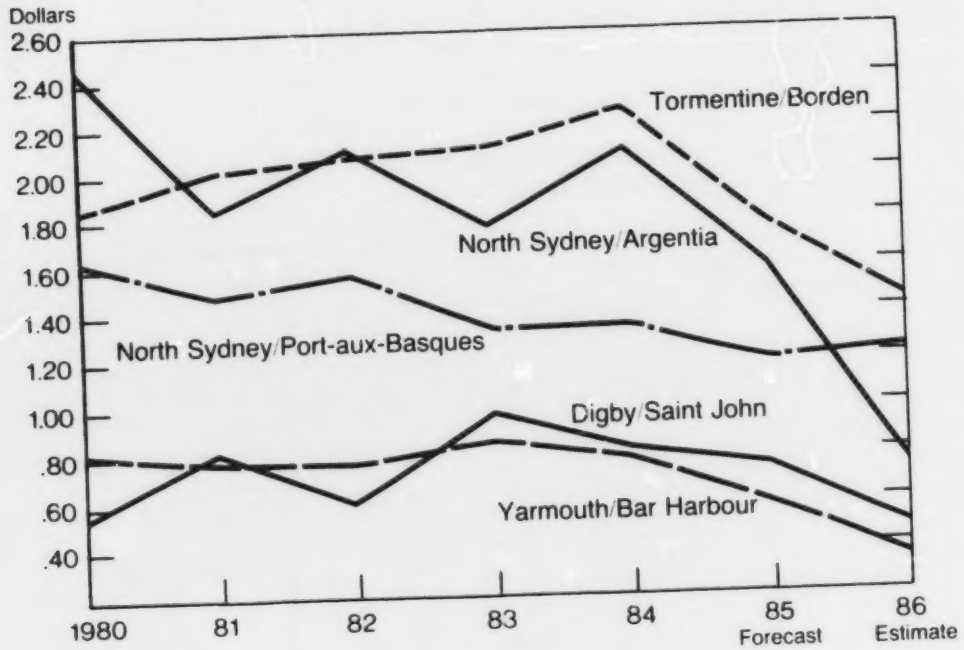
The 1986-87 reference level has been increased by $30.1 million due to the implementation of a more efficient drawdown system effective January 1, 1986 which requires CN Marine to draw on its surplus funds prior to receiving additional subsidy payments. The 1986-87 reference level also reflects the balance of savings forecast in 1984 Expenditure Reduction Exercise; i.e. Coastal Restructuring $5.4 million and the completion of the Gulf Rationalization $13.3 million.

Figure 5-15: Payments to CN Marine Inc. by Ferry Service (Calendar Year)

	Forecast 1986			Forecast 1986	Forecast 1985	Actual 1984	Actual 1983
Service	Eligible Costs	Revenues	Amount of Subsidy	Federal Subsidy Level			
	($000)			(Percentage of Eligible Costs)			
North Sydney/Port-aux-Basques*							
- Water	75,934	21,484	54,450	72	69	77	77
- Rail				-	77	81	84
North Sydney/Argentia	5,576	2,617	2,959	53	72	77	74
Newfoundland Coastal	34,549	3,306	31,243	90	90	92	93
Tormentine/Borden*							
- Water	35,420	9,864	25,556	72	76	81	79
- Rail				-	96	96	95
Digby/Saint John	12,519	7,644	4,875	39	42	53	57
Yarmouth/Bar Harbor	12,654	9,237	3,417	27	26	52	50
Interest	500	500	-	-	-	-	-
Total	177,152	54,652	122,500	-	-	-	-

* In 1986, Water and Rail Contracts are Combined

Figure 5-16: Subsidy per Auto-Equivalent Nautical Miles of Capacity Offered (1980-1984 includes a profit allowance)



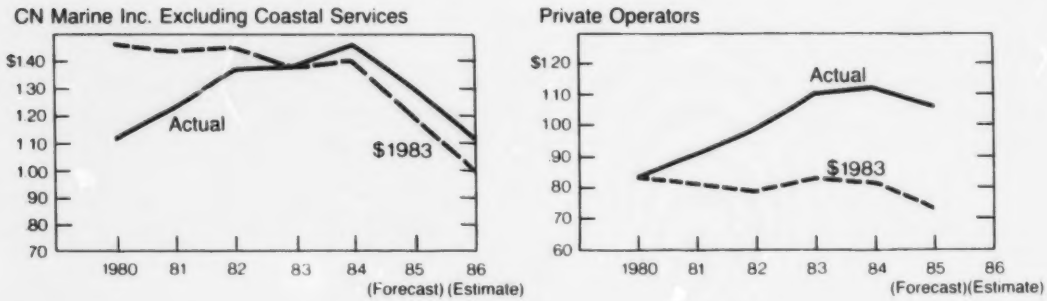
Note: Auto-equivalent nautical miles of capacity = maximum capacity of vessel in auto equivalent units x # of trips per vessel x crossing length in nautical miles.

CNR Share Purchase (Non-budgetary): A $164.8 million fund was established to finance fixed asset acquisitions by CN Marine Inc. The original balance of the fund, created under the Tripartite Agreement, was increased during 1983-84 by $21.7 million; $6.7 million is an allowance for inflation relative to funds not drawn in accordance with the original plan, and the other $15 million represents a contribution towards the Gulfspan vessel project from the Department of Regional Industrial Expansion. Under the terms of the Agreement, the Government of Canada purchases shares in CNR, who, in turn, must apply the funds to purchase shares in its subsidiary, CN Marine Inc.

CN Marine has drawn $157.6 million to the end of 1984-85. There will be no additional drawndowns under this program as CN Marine is now considered as a separate Crown Corporation. Although not finalized, it is expected that additional capital will be funded from the Appropriation.

Figure 5-17 shows the trend in average operating subsidy payments for all ferry services.

Figure 5-17: Subsidy Per Auto-Equivalent Nautical Miles of Capacity Offered



Note: Auto-equivalent nautical miles of capacity = maximum capacity of vesel in auto-equivalent units X # of trips per vessel X crossing length in nautical miles.

Rail Freight Transport:

Grain Transportation Support: Two major undertakings to assist the adequate movement of grain are the Branch Line Rehabilitation Program and the provision of grain hopper cars.

Branch Line Rehabilitation: Under this program, prairie branch lines are rehabilitated and upgraded to a standard capable of handling modern railway grain cars. As of March 31, 1986, $725 million will have been spent on work such as bank widening and drainage, ballast and tie replacement, rail relay, bridge repairs and resurfacing.

Studies have indicated that branch line rehabilitation has resulted in significant increases in branch line capacity, reduced line closures due to weather, and contributed to improved car cycle times.

Provision of Hopper Cars: Over the thirteen years to 1985-86, the federal government will have acquired 15,120 cars dedicated to grain movement, including 2,000 cars under lease for 25 years at an estimated annual cost of $17.2 million.

The combined effect of the branch line rehabilitation and hopper car programs contributed to increasing the capacity of the grain transportation and handling system.

Newfoundland Railway Containerization: This five year program to convert all Newfoundland railway freight from conventional railway cars to containers was extended by one year to March 31, 1986. A preliminary evaluation of the program has shown that efficiency, productivity and level of service of the railway have improved and that the railway has increased its market share from 24% to 38% following the implementation of the Program.

Figure 5-18: Newfoundland Railway Programs Financial Schedule ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	%	$	%	$	%
Container plan	-	-	3,000	70	8,263	85
Labour assistance	647	100	1,280	30	1,446	15
	647	100	4,280	100	9,709	100

Rail Passenger Transport:

VIA Rail: Figure 5-19 provides a summary of the financial support the government has provided to VIA Rail since it started operations in 1979. Because VIA Rail operates on the calendar year, the government contracts with VIA Rail for passenger services are also by calendar year. Figure 5-20 shows the allocation of planned 1986-87 VIA Rail payments by calendar year. For 1986-87, VIA reference levels will be reduced to $500 million. The reduction will be effected through decreases in railway charges to VIA Rail, and improvements in VIA's efficiency and productivity resulting from initiatives such as the transfer of maintenance activities from CN to VIA and the introduction of new maintenance work practices. Revenue will be increased through a more aggressive and innovative fare and marketing strategy, improved on-board and customer services, and better on-time train performance.

Figure 5-19: Summary of VIA Rail Capital and Operation Requirements ($000)

	1986-87*	1985-86*	1984-85	1983-84	1982-83	1981-82	1980-81
Operations	**358,100**	365,500	472,200	445,541	461,490	446,308	331,000
Property, plant and equipment	**132,300**	229,500	55,015	158,207	130,782	89,111	117,500
Labour assistance to Via, CN and CP Rail	**9,600**	5,000	10,300	7,365	11,664	5,198	3,169
Total requirements	**500,000**	600,000	537,515	611,113	603,936	540,617	451,669

* Reflects the reclassification of non-cash operating subsidies to capital.

Figure 5-20: Allocation of 1986-87 Payments to VIA Rail by Calendar year ($000)

	Passenger Services	Property Plant and Equipment
1986 calendar year	356,400	139,400
Less: Funding provided from last year's appropriations	82,200	39,400
	274,200	100,000
1987 calender year Provision for first quarter	83,900	32,300
	358,100	132,300

Operation of Passenger Services: The main objective is to provide an effective system of rail passenger services in Canada. A meaningful measure of performance is the evolution of the operating subsidy per revenue passenger kilometre of service measured in constant and current dollars. The average subsidy in constant dollars is shown in Figure 5-21 and the subsidy by type of service is shown in Figure 5-22.

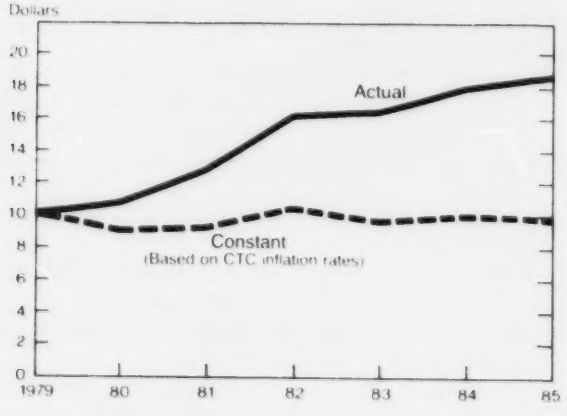
In November 1984 the Minister of Transport created the RPAF (Rail Passenger Action Force) to improve rail passenger services in Canada. The Action Force was asked to move recommendations on the following:

- a basic national rail passenger network;
- a new rail passenger investment program with emphasis on new equipment;
- VIA's management structure; and
- VIA's costing and compensation agreements with CN-CP.

Based upon the recommendations of the RPAF, the government has taken a number of initiatives. During 1985 a number of services were restored. This completed the establishment of the national network as identified by the Rail Passenger Action Task Force. Consequently, 1986 will be the first full year operation of the following services:

- The Supercontinental - Winnipeg, Edmonton, Vancouver
- The Atlantic - Montreal to Halifax via Sherbrooke and Saint John, N.B.
- The Canadian - Montreal, Ottawa, Sudbury
- Montreal-Sherbrooke
- Toronto - Peterborough - Havelock
- Mont Joli - Quebec

Figure 5-21: Average Operating Subsidy per Revenue Passenger Kilometre*



*A revenue passenger kilometre is defined as "the movement of a paying passenger the distance of one kilometre".

Figure 5-22: Operating Subsidy by Type of Service

	Budget 1986			Budget 1986
	*Cost	Revenues	Subsidy	
	($ million)			% of subsidy
Operations by type of service				
Long-haul	325.4	89.4	236.1	55
Corridor	240.2	119.1	121.1	28
Local-Regional	79.6	18.0	61.5	14
Remote	16.5	1.9	14.6	3
Total	661.7	228.4	433.3	100

*Cost includes depreciation and as yet to be determined reduction of $2.4 million to expenses ordered by the government.

Acquisition and Renovation of Plant and Equipment: VIA's capital program has been restructured to place priority on new rolling stock for long haul services. Twenty locomotives have been ordered and 10 additional locomotives will be tendered in 1986 for a total estimated cost of $83 million. Negotiations are proceeding on the purchase of between 100 and 150 new passenger cars. Backshopping, the on-going refurbishment of the existing fleet, will continue to be an important operating expense item until the equipment replacement program is completed. Construction of a new modern maintenance facility for VIA Rail at Montreal is underway at an estimated cost of $130 million. This facility, in conjunction with the new maintenance centre in Toronto, is expected to significantly reduce operating costs.

VIA's station program consists of acquisition and upgrading of stations. In 1986, the major thrust will be the acquisition of major stations such as Toronto, Montreal and Québec which allow VIA to assume management and control of customer services at these facilities.

Labour Assistance: Labour assistance payments are made under regulations set by Governor-in-Council in October 1977 that allow the government to pay a prescribed portion of the total cost of employee assistance benefits. In 1986-87, approximately $9.6 million will be allocated to displaced employees of CN, CP and VIA for early retirement benefits, relocation expenses, job retraining costs, layoff benefits and other similar programs.

Montreal Commuter Train Services: The total grant for this portion of the Montreal commuter program is $40 million, with $6 million planned for 1986-87, and $28.6 million in the future years. This grant is intended to improve commuter train frequency, encourage ridership and lower fares.

Direction and Administration:

Supplementary Pensions - Newfoundland Employees: The Newfoundland government's railways and steamships services and a part of public telecommunications systems were entrusted to the Canadian National Railway Company for management and operation on April 1, 1949. Employees transferred were made subject to the Canadian National Railways' Pension Plan. The government of Newfoundland contributes towards costs, to the extent of its liability under the former Newfoundland pension plan based on service before Confederation. Canadian National Railway contributions cover the service of employees after April 1, 1949, in accordance with existing pension regulations. Beginning in 1954-55, the federal government assumed the balance of pension costs that were not payable by the other two parties.

The estimated cost to the federal government for 1986-87 is approximately $2.0 million. After 1983, both the number of pensioners entering the plan and the federal government's cost will increase by approximately 10% per year. There is no intake into the program, and so there will be an equal decline in the number of contributors.

Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund: This fund was established on April 1, 1907, under authority of the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund Act. The object was to provide retirement or disability allowance to employees. The fund was closed to new entrants in August, 1929. An item has been included annually in the Estimates since 1921 to increase the minimum pension allowance. To improve the financial position of CNR and to reduce the apparent need for recapitalization, Cabinet in 1967 approved that responsibility for the Provident Fund deficit be assumed by the federal government.

The estimated deficit in the fund for 1986-87 is $2.0 million.

Victoria Jubilee Bridge: On June 1, 1962, the federal government discontinued collection of tolls on the Victoria Bridge in Montreal. On January 31, 1963, the Minister of Transport entered into an agreement with CNR to provide compensation annually for the loss of net revenues derived through tolls and to reimburse it for annual maintenance and repair costs of the highway portion of the bridge. Figure 5-23 shows the estimated costs of maintenance and foregone revenues.

Figure 5-23: Payments to CNR for Maintenance and Foregone Revenues of the Victoria Bridge ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	%	$	%	$	%
Foregone revenues	640	25	640	26	640	25
Maintenance costs	1,960	75	1,860	74	1,946	75
	2,600	100	2,500	100	2,586	100

D.2 Planning, Research and Development

Objectives

To formulate and promote systems plans and strategies to ensure the efficient, safe and technologically progressive development of the multi-modal transportation system in Canada that contributes to the achievement of national objectives and responds to legislative and policy requirements such as those outlined in the National Transportation Act.

The following major projects will be pursued in 1986-87 by the department within this function:

- **Planning:** requirements for Parliamentary consideration of a revised National Transportation Act; methods for monitoring and evaluating implementation of economic regulatory reform; departmental participation in Canada-US free trade negotiations; review of departmental requirements for the production of economic and transport data, analysis, and forecasts; identification of strategic issues, and preparation of the Department's annual priorities document;

- **Marine:** studies, laboratory and field tests of new technologies in conjunction with the Marine Transportation Activity, for improved vessel traffic management systems, including ice detection operations, and for the design of ice-breaking vessels as required for the movement of ships in the East Coast and Arctic zones, at a cost of $2.1M;

- **Railways:** extension of rail freight R&D program to promising technologies for improved safety of the Canadian Railway Network at a cost of $1.5M;

- **Energy:** as an integral part of the federal Energy R&D program described in EMR's program submissions, studies and tests to enhance the energy efficiency and the commercialization of new fuels for the transportation system at a cost of $6.1M;

- **Handicapped:** development and demonstration projects at a cost of $.7M; and

- **Aeronautics:** improved navigational aids and test methods to improve safety at a cost of $1.5M.

Resource Summary

This function accounts for approximately 2% of the total 1986-87 gross expenditures and 3% of total person-years for departmental operations.

Figure 5-24: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Strategic Planning	3,018	32	4,325	34	4,628	47
Transportation Research	16,295	64	17,827	67	19,038	70
	19,313	96	22,152	101	23,666	117

Of the funds spent on transportation research, approximately 31% is for energy research and development.

Figure 5-25: Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	%	$	%	$	%
Operating						
Personnel	5,313	28	5,531	25	5,441	23
Professional and special services	11,484	59	13,686	62	15,610	66
Other	842	4	776	4	729	3
Capital	81	1	99	-	92	-
Grants and contributions	1,593	8	2,060	9	1,794	8
	19,313	100	22,152	100	23,666	100

The expenditures on Professional and Special Services (Figure 5-25) are for research and development contracts.

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: No significant changes occurred between 1984-85 planned and actual financial performance, except for delays in implementation of Research and Development projects, and reintatement of the Grants and Contribution in support of Transportation Research.

Figure 5-26: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Strategic Planning	4,628	47	5,590	75	(962)	(28)
Transportation Research	19,038	70	19,246	56	(208)	14
	23,666	117	24,836	131	(1,170)	(14)

Description and Resource Justification

Strategic Planning encompasses the operations of transportation related Economic Forecasting and Studies, Corporate Planning and Policy Studies. A department-wide perspective is taken in these operations in order to ensure compatible forecasts and data bases, consistency among departmental policies and plans, and appropriate inputs and responses to government priorities and objectives.

Economic Forecasting and Studies: Specific services include:

- undertaking transportation economic analysis pertaining to human resource use, productivity, passenger and freight transportation policy, future demand and cost revenue performance, capital requirements and energy use and efficiency;
- developing transport-oriented economic forecasts as inputs into other groups' modelling for policy analysis;
- developing multimodal passenger freight forecasting and simulation models for policy analysis and formulation; and
- developing transportation energy demand models and supporting data for policy analysis and formulation.

Corporate Planning: Specific services include:

- planning and organizing senior level planning meetings to identify strategic issues and priorities for the department;
- articulating these issues as goals to be addressed by specified units within the department;
- developing solutions to the issues by proposing new options or redefining strategic directions; and
- monitoring and reviewing progress towards implementation of the strategies selected and approved by management.

Policy Studies: Specific functions include:

- undertaking a wide range of transportation issue analyses pertaining to human resource use, productivity, passenger transportation, freight transportation, future passenger and freight demand and cost revenue performance, capital requirements and energy use and efficiency;
- reviewing and recommending long-term transportation objectives, principles and policies;
- recommending regulatory, pricing and cost recovery policies;
- identification and assessment of broad trends and issues in the multimodal transportation; and
- analyses of major elements of the national and regional transportation systems.

Transportation Research consists of the work carried out by the Research and Development Directorate.

Research and Development: This unit's functions include:

- monitoring, contributing to, and influencing the policies that affect transportation technology in Canada;
- the planning, programming, implementation, project management, and evaluation of Transportation Research and Development activities;
- undertaking joint research with the provinces under ERDA Transportation Sub-agreements;
- formulating and recommending strategies and plans needed for the total transportation system to adjust to the projected energy changes; and
- coordinating transportation Research and Development with National Research Council, with industry and university sectors and internationally.

Transport Canada's energy R&D activities are fully integrated interdepartmentally through the Panel on Energy R&D. The work continues to provide technical input into policy, regulation, program and commercial development to enhance energy efficiency in all modes of transport, to introduce new transport fuels, and ensure the safe, efficient and timely transport of new off-shore resources. As in 1985-86, increased emphasis is directed toward:

- automobile fuel economy standards;
- the introduction of propane, Compressed Natural Gas and alcohol for automobile engines;
- accelerated development of East Coast and Arctic navigation system; and
- commercialization of research and development results.

Of the total expenditures on energy, 92% is for research and development projects and 8% is for project management staff costs.

D.3 Administration and Common Services

Objectives

To see to the acquisition, safeguard, control and disposal of adequate financial, human and materiel resources to meet departmental objectives and to assist the department in the efficient and effective management of its programs.

Specific initiatives for 1986-87 are:

- to continue the development of integrated financial systems;
- to complete development and Phase I implementation of the Materiel Management System (TCMMS), and to complete development and implementation of the Fleet Management System (MVFMIS);
- to continue the implementation of the Personnel Management Information System and the Automated Personnel Pay and Leave System;
- to continue the development and implementation of the Human Resource Management System within Transport Canada;
- to operate and maintain the Distributed Data Processing Network in support of automation needs at a recurring cost of $8.1M;
- to implement the approved annual Internal Audit and Program Evaluation plans to improve management control of program activities and to achieve a more effective use of Transport resources;
- to provide assistance by performing a challenge function on all policy and program proposals involving resources; and
- to provide advice by assessing all policy and program proposals involving resources and by monitoring the impact of such proposals on the Transport Canada appropriations.

Resource Summary

This function accounts for approximately 10% of the total 1986-87 gross expenditures and 72% of total person-years for departmental operations.

Figure 5-27: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Public Affairs	4,072	65	4,012	71	4,218	74
Legal Support and Property Records	1,087	34	1,026	34	1,004	33
Financial Services	20,975	469	22,474	532	22,353	550
Administrative Services	17,353	439	16,904	437	16,885	437
Materiel and Contracting Services	11,588	295	12,173	306	12,402	308
Computer Services1	6,900	129	12,337	159	14,954	153
Management Systems	3,469	52	2,972	51	3,044	56
Personnel Services	28,440	691	27,362	676	25,761	657
Review	7,846	94	7,539	102	6,867	96
Stores Revolving Fund2	2,600	-	3,600	-	960	-
	104,330	2,268	110,399	2,368	108,448	2,364
Revenue	(3,090)	-	(3,959)	-	(3,274)	-
	101,240	2,268	106,440	2,368	105,174	2,364

1 The resources displayed for 1986-87 reflect net figures due to anticipated savings of $6.2 million, which are targeted department-wide, resulting from the implementation of the Electronic Data Processing Network.

2 Includes cash expenditures of $26.0 million and receipts of $23.4 million. See page 6-54 in Section III for further details.

The revenue is generated through the provision of Electronic Data Processing services by the Communications and Informatics Branch. This unit provides, to the operating Programs, a data processing service which is partially cost recoverable.

Figure 5-28: Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	%	$	%	$	%
Operating						
Personnel	82,540	82	83,433	78	79,969	76
Professional and Special Services	8,245	8	7,411	7	7,950	7
Other	10,824	11	15,429	15	14,620	14
Capital	101	-	506	1	4,926	5
Grants	20	-	20	-	23	-
Revenue	(3,090)	(3)	(3,959)	(4)	(3,274)	(3)
Stores Revolving Fund	2,600	2	3,600	3	960	1
	101,240	100	106,440	100	105,174	100

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: Changes between 1984-85 planned and actual financial performance occurred, as a result of a delay in financial systems development ($1.2 million), and implementation of a Program Evaluation Plan ($1.1 million), accelerated implementation of Materiel Management System ($.4 million), increased computer costs offset by savings in other areas, ($2.2 million), increase drawdown for the Stores Revolving Fund ($.4 million), and rephasing of the EDP facilities ($1.3 million).

Figure 5-29: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Public Affairs	4,218	74	4,068	68	150	6
Legal Support and Property Records	1,004	33	1,005	34	(1)	(1)
Financial Services	22,353	550	22,257	554	96	(4)
Administrative Services	16,885	437	16,551	436	334	1
Materiel and Contracting Services	12,402	308	11,501	308	901	-
Computer Services	14,954	153	11,705	153	3,249	-
Management Systems	3,044	56	3,417	58	(373)	(2)
Personnel Services	25,761	657	25,759	662	2	(5)
Review	6,867	96	5,873	98	994	(2)
Stores Revolving Fund	960	-	600	-	360	-
	108,448	2,364	102,736	2,371	5,712	(7)
Revenue	(3,274)	-	(3,090)	-	(184)	-
	105,174	2,364	99,646	2,371	5,528	(7)

Description and Resource Justification

Included in this activity are records management, forms management, mail, facility management, publishing management, library management, electronic data processing and systems design, audit, management improvement, materiel management and contracting, finance, legal, personnel, and program evaluation and internal audit.

Transport Canada has approximately $1 billion of materiel assets (excluding real property assets) in use, based on original purchase price. The need to support this equipment through inventories of spare parts and other materiel needs brought about the creation of the Transport Canada Stores Revolving Fund (Figure 6-22, page 6-54).

In 1983-84 the level of authority for this revolving fund was raised to $43.7 million to enable the financing of increased levels of inventories required to support the departmental operating programs. The drawdown projected for 1986-87 is $2.6 million and the accumulated charge remains within the maximum authorized level. The actual cost of purchases, excluding overhead, is recovered from users.

In 1985-86 the development of the Materiel Management System (TCMMS) will be completed and, for the first time, department-wide management of inventories will be possible. Based on future estimated departmental stocked inventories of some 200,000 line items, with an estimated value of $60-70 million, the TCMMS will permit cost avoidance/savings of some $6.6 million on the critical, lifetime and insurance spares portion of the inventory and of some $2.1 million per year on the active part of the inventory beginning in 1986-87. TCMMS will provide better visibility of inventory holding and allow for better utilization of resources.

The initiative to improve the management of resources using automation is continuing. New automation initiatives in support of the Administrations are being planned such as Ships Inspection Reporting System, Airports Maintenance Management System, Civil Aircraft Information Data Base and Dangerous Goods.

D.4 Transportation Training

Objectives

To ensure a competent professional, technical and managerial work force to meet the operational needs of the national transportation system.

Specific goals within these objectives are:

- to deliver 5,616 Air Traffic Control student training days in order to meet the needs of the air traffic services organization;
- to continue the provision of telecommunications and electronics training associated with the acquisition of new equipment, new developments in technology and the demand for courses in both official languages; and
- to maintain the output of qualified Marine Officer graduates to meet the needs of the Canadian Coast Guard (67 anticipated in 1986).

Resource Summary

Approximately 4% of gross expenditures and 13% of total person-years for departmental operations are accounted for by the Transportation Training Function.

Figure 5-30: Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Director-General - Training	466	6	1,535	17	583	6
Training Coordination and Control	1,260	20	1,561	24	1,348	44
Training Priorities and Systems	420	9	425	9	326	6
Transport Canada Training Institute - Cornwall, Ont.	21,620	277	19,887	275	19,227	282
Canadian Coast Guard College - Sydney, N.S.	13,307	94	16,759	95	14,965	96
	37,073	406	40,167	420	36,449	434
Revenue	(2,737)	-	(2,737)	-	(2,602)	-
	34,336	406	37,430	420	33,847	434

Revenues in this Function are generated through the recovery of costs for management development courses provided by the Management Training Centre, living costs for course participants at the Transport Canada Training Institute, and rental income on Public Service accommodation at the Coast Guard College. The Transport Canada Training Institute provides training to other federal government departments and to foreign nationals on the basis of recovery of direct costs.

Figure 5-31: Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	%	$	%	$	%
Operating						
Personnel	18,115	53	17,954	48	17,373	51
Professional and Special Services	5,239	15	4,767	12	4,989	15
Other	5,888	17	5,897	16	4,868	15
Capital	7,831	23	11,549	31	9,219	27
Revenue	(2,737)	(8)	(2,737)	(7)	(2,602)	(8)
	34,336	100	37,430	100	33,847	100

Past Financial Performance

1984-85 Financial Performance: Changes between 1984-85 planned and actual financial performance occurred, as a result of capital program slippages notably delays in Boathouse and Machine Shop construction ($.6 million), expansion of the CCG College construction ($4.9 million), and in Electronic Equipment Project ($2.5 million), rephasing of Physical Training Facilities from prior years to complete the project ($1.1 million), and a lower student loading at the Training Institute resulting in reduced campus service costs ($1.1 million).

Figure 5-32: 1984-85 Financial Performance ($000)

	1984-85					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Director-General - Training	583	6	185	3	398	3
Training Coordination and Control	1,348	44	1,177	24	171	20
Training Priorities and Systems	326	6	281	6	45	-
Transport Canada Training Institute - Cornwall, Ont.	19,227	282	23,158	281	(3,931)	1
Canadian Coast Guard College - Sydney, N.S.	14,965	96	18,980	96	(4,015)	-
	36,449	434	43,781	410	(7,332)	24
Revenue	(2,602)	-	(2,737)	-	135	-
	33,847	434	41,044	410	(7,197)	24

Description and Resource Justification

The Transport Canada Training Institute (TCTI) at Cornwall, Ontario provides a range of basic and advanced technological training courses of varying lengths for air traffic controllers, electronics technicians and engineers, marine personnel, meteorological technicians and flight service specialists. It also offers courses in Training Technology for instructional staff and transportation management courses for intermediate and senior management personnel. The Cornwall facility is a major training centre utilized by departmental and other Government organizations. TCTI delivered 114,000 days of instruction in 1983-84, 102,000 days in 1984-85 with 112,000 days planned for 1985-86 and 118,000 days in 1986-87.

At the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia, both men and women are trained to become Officers. Training is provided to each Officer Cadet in French or in English in one of the two disciplines of Navigation or Marine Engineering. Students graduate after three years, which includes sea duty, to serve in the Fleet as either Deck Officers or Engineer Officers. The College provided 35,000 days of training in 1984-85. In 1985-86, the College provided 35,000 student days of training, and will provide approximately 36,000 student days in 1986-87.

The major portion of the resources for this function is for salaries and wages (Figure 5-31). Capital expenditures are for the purchase of equipment for training and the construction of facilities at the Canadian Coast Guard College.

In the area of telecommunications and electronics training, the centre at TCTI is operating at full capacity. Demands for training are increasing, due to new systems being developed and the requirement for additional training days. In 1982-83 some 35% of client demands could not be met. This was reduced to 20-25% in 1983-84 and 1984-1985. While internal improvements have been made to accommodate additional courses and training days without any increase in resources, it is anticipated that in 1985-86, approximately 30% of client demands will not be met.

The continuing objective for departmental supervisory and management training is 700 supervisors and 350 middle managers annually.

The CG College expansion project at $17.2 million is intended to enable the department to respond to future demands of the Canadian Coast Guard. The project involves construction of a new residence block containing 238 berths (individual bedrooms) and structural alterations to the existing academic block to provide the necessary additional administrative space, and related new furniture.

Projects for a machine shop and boat house for the Coast Guard College, in the period 1983-88, have a combined total estimated cost of $9.9 million.

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 6-1 presents Transport Canada net program expenditures by standard object. Included are expenditures and receipts for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund and net requirements for the Stores Revolving Fund. Not included are non-budgetary expenditures paid to Crown corporations in the form of loans or advances. Breakdowns of expenditures and revenues which more specifically reflect the operational nature of programs are contained in Activity analyses.

Figure 6-1: Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Personnel			
Salaries and wages	776,998	767,106	722,595
Contributions to employee benefit plans	102,250	104,473	104,828
Other personnel costs	36,624	30,468	35,564
	915,872	902,047	862,987
Goods and Services			
Transportation and communications	96,553	93,863	87,923
Information	8,658	8,355	10,861
Professional and special services	202,220	192,141	185,326
Rentals	14,643	14,991	15,177
Purchased repair and maintenance	98,723	92,255	83,720
Utilities, materials and supplies	162,608	160,654	154,728
Payments to Crown Corporations	666,645	781,113	746,607
All other expenditures*	57,305	129,968	219,458
	1,307,355	1,473,340	1,503,800
Total Operating	2,223,227	2,375,387	2,366,787
Capital			
Construction and acquisition of land, buildings and works	314,188	273,450	290,698
Construction and/or acquisition of machinery and equipment	609,173	498,696	499,442
Total capital	923,361	772,146	790,140
Transfer payments	283,002	343,714	444,387
Total expenditures	3,429,590	3,491,247	3,601,314
Revenue credited to the vote	885,777	753,356	696,599
Total net expenditures	2,543,813	2,737,891	2,904,715

* Includes deficit reduction commitment of $78,212 in 1986-87.

2. Personnel Expenditures

Figure 6-2 provides a breakdown of the number of personnel by activity and Figure 6-3 displays the person-years and average salary provisions by category.

Figure 6-2: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Marine Transportation	**6,213**	6,293	6,326
Air Transportation	**11,882**	12,409	12,472
Surface Transportation	**222**	254	239
Departmental Administration	**3,071***	3,266	3,263
	21,388	22,222	22,300

* Includes deficit reduction commitment of 62 P-Ys in 1986-87.

Figure 6-3: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
	86-87	85-86	84-85		
Management	**296**	292	264	50,350 - 96,300	65,016
Scientific and Professional					
Architecture and Town Planning	**37**	37	41	18,610 - 76,130	43,870
Chemistry	**7**	2	3	15,724 - 68,070	41,826
Economics, Sociology and Statistics	**89**	83	93	14,570 - 65,080	51,150
Education	**29**	34	30	13,609 - 68,070	45,352
Engineering and Land Survey	**632**	638	704	24,005 - 76,130	47,785
Library Science	**12**	9	9	19,782 - 50,712	35,891
Physical Science	**1**	1	0	15,840 - 68,070	41,360
Psychology	**5**	5	5	24,293 - 56,575	45,380
Administrative and Foreign Services					
Administrative Services	**970**	1,059	1,009	13,912 - 57,987	38,390
Administrative Trainee	**1**	0	0	14,310 - 28,360	22,344
Computer Systems Administration	**106**	100	104	19,423 - 63,583	39,207
Financial Administration	**205**	212	213	15,853 - 53,980	40,402
Information Services	**51**	47	48	13,579 - 57,980	42,350
Organization and Methods	**37**	31	30	13,926 - 57,980	43,064
Personnel Administration	**201**	214	223	13,330 - 59,510	39,550
Program Administration	**732**	778	801	13,912 - 57,987	41,506
Purchasing and Supply	**109**	32	30	12,766 - 57,980	34,660

Figure 6-3: Authorized Person-Years and Salary Provision (Cont'd)

	Authorized Person-Years 86-87	85-86	84-85	Current Salary Range	1986-87 Average Salary Provision
Technical					
Aircraft Operations	**590**	520	549	34,323 - 63,173	50,199
Air Traffic Control	**2,184**	2,276	2,359	15,367 - 62,608	58,975
Drafting and Illustration	**140**	112	142	15,557 - 40,310	30,361
Educational Support	**3**	3	3	10,719 - 28,517	27,976
Electronics	**1,683**	1,697	1,742	17,118 - 55,509	38,412
Engineering and Scientific Support	**393**	427	488	14,041 - 50,866	36,458
General Technical	**866**	823	876	12,635 - 55,682	33,782
Photography	**2**	0	0	17,285 - 30,844	26,088
Radio Operations	**1,219**	1,228	1,225	14,411 - 43,865	30,334
Ships Officers	**1,076**	1,087	1,090	21,357 - 51,551	28,450
Social Science Support	**39**	27	30	12,635 - 57,764	33,152
Technical Inspection	**508**	522	542	12,635 - 57,691	42,969
Administrative Support					
Communications	**33**	0	0	15,364 - 31,824	24,334
Data Processing	**56**	59	63	13,352 - 37,130	25,351
Clerical and Regulatory	**2,017**	2,127	2,098	12,932 - 31,743	22,060
Office Equipment	**18**	4	5	12,665 - 25,271	19,018
Secretarial, Stenographic and Typing	**777**	811	798	12,636 - 31,946	21,630
Operational					
Firefighters	**717**	728	724	21,147 - 37,036	30,164
General Labour and Trades	**2,597**	2,645	2,731	14,776 - 40,676	26,638
General Services	**218**	178	175	15,253 - 39,988	23,306
Heating, Power and Stationary OPS	**146**	121	126	18,242 - 35,598	24,260
Lightkeepers	**400**	441	453	16,034 - 29,750	23,287
Ships Crew	**1,824**	1,828	1,882	18,840 - 29,988	23,905
Other	**362**	775	440	-	-

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1985. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

Planned capital expenditures of $923.4 million in 1986-87 represent 36.3% of total net expenditures for the Department. Figure 6-4 provides a breakdown of capital spending by Activity.

Figure 6-4: Capital Resources by Activity ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85	For Details See Page
Marine Transportation	**347,446**	298,536	313,046	6-5
Air Transportation (Incl. Airports Revolving Fund)	**565,051**	457,800	460,189	6-14
Surface Transportation*	**2,210**	2,604	2,134	
Departmental Administration	**8,654**	13,206	14,771	6-35
Total Department	**923,361**	772,146	790,140	

* No single capital project equal to or greater than $250,000.

Figure 6-5 identifies planned expenditures on capital projects with a total estimated cost of $250,000 or greater.

To facilitate more detailed understanding of the Transport Canada capital program, projects are broken down by sub-activity, province and location. Where location is not specified in bold face type, the project is either national or regional in character.

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
	Previous Estimate	Current Estimate			
AIDS TO NAVIGATION					
NEWFOUNDLAND					
Lightstation Monitoring Program.	-	1,290	-	645	645
PRINCE EDWARD ISLAND					
Charlottetown					
Replace Yard Crane	350	335	-	335	-
NEW BRUNSWICK					
Saint John					
Berthing Facility for 800 class Vessel	622	622	20	602	-
Miramichi					
Replace Range Towers	358	359	178	181	-
QUEBEC					
Lightstation Monitoring Program	-	536	-	536	-
Economic and Regional Development Agreement (ERDA)	-	9,000	-	5,000	4,000
ONTARIO					
Lightpier Program	-	1,383	450	933	-
Prescott					
Buoy Maintenance Building ...	-	862	-	862	-
Lightstation Monitoring Program	-	1,880	-	677	1,203

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Total Estimated Final Cost Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Future Years' Requirements
BRITISH COLUMBIA					
Replace lightstation Dwellings .	873	928	-	**223**	705
Fleet Maintenance and Engineering Facilities	968	968	-	**968**	-
MULTI-SITE					
Site Safety and Security Protection (Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island)	-	503	125	**259**	119
Lightstation Monitoring Program (Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island)	-	2,600	-	**546**	2,054
Lightstation Monitoring Program (British Columbia and Northwest Territories)	-	734	-	**330**	404
HEADQUARTERS					
National Radio Beacon Replacement Program	1,846	1,846	610	**400**	836
Low Power Marine Radio Beacon Replacements	360	80	-	**52**	28
Replacement of URSA Minor Racons	950	800	706	**94**	-
Lightstation Monitoring Program	-	400	-	**200**	200
Fleet Capital Investment Plan:					
FCIP Major Crown Project	497,972	497,086	415,853	**72,348**	8,885
Type 700, Construct Vessel ...	-	18,444	-	**1,165**	17,279
Life Extensions - Nahidik	-	1,747	-	**1,747**	-
- Bernier	17,716	9,558	-	**1,165**	8,393
- Nicolet	13,331	5,242	-	**5,242**	-
- Simcoe	11,017	5,242	-	**5,242**	-
- Tembah	-	1,514	-	**1,514**	-
Shipboard Helicopters	-	54,600	2,708	**41,793**	10,099
Voyageur (ACV) Replacement ...	-	7,809	2,800	**5,009**	-
Project Management Resources .	-	22,452	1,416	**3,308**	17,728
Alterations and Additions	-	18,443	2,000	**2,848**	13,595
Fleet Mission Oriented R&D ...	-	12,208	540	**1,165**	10,503
Pre-engineering and design ...	-	13,032	1,800	**3,127**	8,105
Small Craft Component	9,513	14,050	663	**2,049**	11,338

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Years' Future Years' Requirements
SHIP MOVEMENT SYSTEMS AND SERVICES					
NEWFOUNDLAND					
Comfort Cove CGRS Consolidation and Upgrading	-	619	-	619	-
Relocate St. Anthony CGRS Receiver Facilities	-	460	-	460	-
VHF/FM Base Station Upgrading	758	758	472	286	-
VHF/FM Extended Range	2,353	2,353	2,124	229	-
NOVA SCOTIA					
Halifax					
Addition and Renovation to CCG Radio Operations Building	656	781	506	275	-
Extend VHF Coverage to Upper Bay of Fundy	483	483	256	227	-
Provision of Radar Spares	300	300	186	114	-
VTS Antenna System Refurbishment and Replacement					
VCS Receiver Site	-	404	-	192	212
Sydney					
Replace Receiver Site and Construct Radio Ops/Maintenance/TAM Office	2,681	2,166	554	1,607	5
QUEBEC					
Gaspé					
LF/MF Communication Site	445	444	-	444	-
Harrington Harbour					
VHF Communication Station Mobile	764	764	402	362	-
Killinek and Frobisher Bay					
Marine Communications	2,168	2,098	1,891	207	-
Montreal					
VTS Radar	7,860	8,395	-	2,049	6,346
Quebec					
VTS Radar	9,421	8,830	-	2,161	6,669
Repair and Replace Northern Antennas	-	1,189	-	237	952

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Total Estimated Final Cost Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
BRITISH COLUMBIA					
Radio Communications	302	304	-	158	146
Queen Charlotte Islands					
Hunter Point MF Remote Transceiver Sites	1,311	1,305	-	64	1,241
NORTHWEST TERRITORIES					
Improve Maritime Mobile Communications	-	790	-	401	389
Improve Maritime Mobile Communications (Phase II & III)	-	8,996	-	217	8,779
Coal Harbour					
Maritime Mobile Communications	-	359	-	359	-
MULTI-SITE					
VHF Filler Sites (Nova Scotia and New Brunswick)	-	1,078	-	400	678
HEADQUARTERS					
EPIRB Channel 15 Receivers for CGRS	574	574	-	284	290
Replace Single Channel Receivers for HF/SSB and HF/CW	1,544	1,544	1,477	67	-
Replace Transmitters 400-535 KHZ	1,059	945	845	100	-
New Generation Communication Control System	5,998	5,998	450	2,866	2,682
Data Acquisition and Display Systems - Phase I and II	5,817	5,614	-	987	4,627

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Total Estimated Final Cost Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
ICEBREAKING, ARCTIC AND OTHER SHIP SUPPORT					
HEADQUARTERS					
Fleet Capital Investment Plan:					
Type 1200-Construct 1 Vessel	108,100	102,195	76,529	20,302	5,364
Life Extension- J.A. MacDonald	13,972	6,989	-	6,989	-
EPIRBS for CCG Vessels	669	669	-	300	369
Helicopter Homing Beacons	1,014	1,014	829	185	-
Receiver Multicoupler Replacement for CCG Vessels	1,124	965	915	50	-
Replacement of Gyrocompasses for Vessels .	1,805	1,805	1,658	147	-
Shipboard Communications Console Replacement	3,240	2,502	2,352	150	-
Radio Teletype for CCG Vessels	2,583	2,610	-	240	2,370
Replacement of Ship Electronics in CCG Vessels	12,888	20,420	-	2,081	18,339
SEARCH AND RESCUE					
NEWFOUNDLAND					
Type 600 Large SAR Cutter	-	60,978	-	582	60,396
Type 200 Ice Strenghtened Vessel	4,556	4,556	1,982	2,332	242
St. Anthony Type 200 Ice Strenghtened SAR Cutter	11,389	11,389	10,571	586	232
NOVA SCOTIA					
Mid-Life Modernization CCGS Alert	5,494	6,181	500	3,712	1,969
QUEBEC					
Quebec City Type 100	-	1,347	-	646	701

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
ONTARIO					
Amertsburg					
Type 100	-	1,347	-	646	701
Replacement of CCGS Spume	3,990	3,990	2,868	1,122	-
BRITISH COLUMBIA					
West Coast SAR Vessel	-	1,347	-	646	701
HEADQUARTERS					
Type 500 Design	853	853	500	353	-
REGULATORY					
ONTARIO					
Firefighting Ship Mock-Up	-	485	-	485	-
Hull Computer System Update ...	-	230	-	230	-
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver					
Pollution Control Equipment Storage Building	445	593	-	593	-
Victoria					
Pollution Control Equipment Storage Building	887	952	-	952	-
HEADQUARTERS					
Diesel Engine Simulators	-	895	-	895	-
HARBOURS AND PORTS					
NEWFOUNDLAND					
Stephenville					
Reconstruct Breakwater	150	3,410	1,793	1,617	-
Paving	-	472	-	472	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to		Future
	Previous Estimate	Current Estimate	Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Years' Requirements
Argentia					
Fleet Dock Reconstruction .	220	10,683	220	**6,143**	4,320
Goose Bay					
Shed Reconstruction, Area Paving and Site Improvements	-	2,623	283	**2,340**	-
Postville					
Dock Reconstruction	105	1,610	843	**767**	-
St Lawrence					
Wharf Extension	-	1,556	100	**1,456**	-
Black Tickle					
Wharf Reconstruction	-	1,245	75	**1,170**	-
St. Lewis					
Reconstruct Wharf	-	1,403	-	**83**	1,320
St. Anthony					
Extend Wharf and Landfill .	-	839	-	**85**	754
PRINCE EDWARD ISLAND					
Georgetown					
Wharf Reconstruction	8,986	6,706	6,206	**500**	-
Summerside					
Marine Terminal Deep Water Berth	-	2,280	744	**1,536**	-
Souris					
Port Development and Land Acquisition	-	5,774	770	**3,283**	1,721
Charlottetown					
Wharf Extension	-	388	45	**343**	-
NOVA SCOTIA					
North Sydney					
Repair St. Pierre Wharf ...	6,274	2,746	2,720	**26**	-
Pugwash					
Wharf Reconstruction	212	5,227	1,196	**2,031**	-
Digby					
Main Pier Expansion	-	6,688	-	**946**	5,742
QUEBEC					
St. Augustin					
Reconstruct Wharf	340	5,799	299	**200**	5,300
Gros Cacouna					
Wharf Extension	5,617	5,617	4,295	**1,322**	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
Matane					
Open Storage Area	217	5,211	316	**3,132**	1,763
Sandy Beach					
Reconstruct Wharf	344	14,622	4,517	**7,220**	2,885
Blanc Sablon					
Relocate Hangar	610	647	561	**86**	-
Harrington Harbour					
Reconstruct Wharf	-	1,000	-	**90**	910
Tête à la Baleine					
Reconstruct Wharf	-	3,500	-	**200**	3,300
Montmagny					
Relocate Wharf	-	8,167	-	**385**	7,782
Trois Pistoles					
Reconstruct Wharf	-	12,014	-	**352**	11,662
St. Simeon					
Reconstruct Wharf	-	2,660	-	**165**	2,495
Pointe au Pic					
Open Storage Area	-	6,480	-	**4,448**	2,032
ONTARIO					
Goderich					
Seaway Depth Facility	17,641	17,641	14,235	**3,406**	-
Thunder Bay					
Dredge Disposal Facility ..	13,200	13,200	5,791	**500**	6,909
Port Stanley					
Port Expansion	-	7,570	-	**690**	6,880
DIRECTION AND ADMINISTRATION					
NEWFOUNDLAND					
Helicopter Hangar Replacement .	1,389	2,392	-	**58**	2,334
NOVA SCOTIA					
Dartmouth					
Land Reclamation and ..... Second Access	-	4,565	-	**4,565**	-
QUEBEC					
Sorel					
Reconstruct Workshop	2,447	5,453	538	**2,880**	2,035

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
ONTARIO					
Perry Sound					
Base Reconstruction	17,462	15,252	12,553	**2,621**	78
Prescott					
Base Reconstruction	7,997	7,888	7,510	**378**	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Hay River					
Wharf Renewal	-	491	-	**18**	473
New District Admin/Telecom Building	1,132	1,229	43	**980**	206
HEADQUARTERS					
Capital Investment Plan for Bases and Sub-Bases	-	1,044	25	**733**	286

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Total Estimated Final Cost Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
AIRPORTS AND ASSOCIATED GROUND SERVICES					
CENTRAL PROCUREMENT					
Headquarters - Ottawa					
Snowblowers	5,872	4,793	-	**4,793**	-
Runway sweepers	2,755	2,420	150	**1,440**	830
Crash, Fire and Rescue services implementation plan	32,076	32,075	2,249	**8,128**	21,698
Energy Program Retrofits for various sites	-	4,975	1,990	**995**	1,990
Interruptible power unit	600	544	324	**220**	-
Consulting Assistance in Implementing AMMS	5,497	5,497	2,224	**1,273**	-
Modify passenger transfer vehicles	-	745	-	**745**	-
MAJOR FEDERAL AIRPORTS					
NOVA SCOTIA					
Halifax International Airport					
Install air conditioning	7,048	7,136	500	**3,340**	3,296
Replace air terminal building curtain walls	2,970	2,970	556	**2,414**	-
QUEBEC					
Dorval National Airport					
Elaborate Airport Master plan	731	731	666	**65**	-
Modify air terminal building 2nd Floor	-	854	79	**775**	-
Repairs to roads and sidewalks	-	928	-	**928**	-
Repair hot water system	749	967	50	**350**	567

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Total Estimated Final Cost Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS					
QUEBEC (Cont'd)					
Mirabel International Airport					
Elaborate Airport Master plan	-	402	247	**155**	-
Repairs to roof	-	2,124	-	**730**	1,394
Major repairs to roof Phase II	-	3,793	-	**924**	2,869
Replace detection equipment	-	462	-	**300**	162
Modify the central heating plant	-	1,327	30	**1,297**	-
Repair underground sewage chamber	-	468	151	**198**	119
Modify flight information display systems	-	785	-	**100**	685
ONTARIO					
Ottawa National Airport					
Apron Improvements phase III	4,265	4,265	1,960	**2,305**	-
Air terminal complex development and asbestos removal	48,600	48,595	37,445	**11,150**	-
Rebuild ground power service system	-	923	370	**553**	-
Landfill waste site clean-up	-	885	550	**335**	-
Rebuild field electrical centres	-	1,863	-	**55**	1,808
Resurface taxiways	-	841	-	**55**	786
Repair water drainage	-	2,599	-	**142**	2,457
Restore high intensity edge lighting on runways 07-25 and 14-32	-	787	18	**769**	-
Restore lights for taxiway operations	-	454	34	**420**	-
Lester B. Pearson International Airport					
Modify trans-border sector	356	371	324	**47**	-
Administration building modifications	-	408	35	**373**	-
Modify fire protection system	-	1,855	580	**969**	304

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to		Future Years'
	Previous Estimate	Current Estimate	Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Modify central parking garage	-	463	370	93	-
Modify central power plant	-	1,131	53	63	1,015
Replace equipment	-	425	41	384	-
Replace airfield lighting cable	-	1,784	-	338	1,446
Modify public parking facilities	-	481	-	481	-
Improve storm drainage system	-	612	4	608	-
Rebuild road on airside	-	587	17	570	-
Replace sand storage building	-	259	-	259	-
Replace pre-board screening equipment	-	660	346	314	-
Expand information counter services	-	314	-	32	282
Overlay runway 24 R	-	1,014	-	1,014	-
Interim modification to Terminal 1 preclearance facility	-	5,000	1,000	4,000	-
Major repairs Terminal 1 apron	3,807	3,404	1,744	495	1,165
Asbestos removal Terminal 1 departure level	1,968	1,896	1,450	446	-
Mechanical modifications Terminal 1	-	3,890	-	2,067	1,823
Modify Terminal 1 washroom facilities	-	498	-	498	-
Modify Terminal 1 passenger finger	-	4,005	-	715	3,290
Rebuild portions of Terminal 1 apron phase II	1,108	939	713	226	-
Rebuild portions of Terminal 2 apron phase 3	-	821	-	258	563
Improve Terminal 2 emergency power distribution	-	1,145	-	1,145	-
Replace Terminal 2 carpets	-	663	-	211	452

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
MANITOBA					
Winnipeg International Airport					
Air terminal building modifications	32,348	32,330	12,658	**10,494**	9,178
Major repairs to slab joints - apron 1	768	769	340	**429**	-
Rehabilitate apron 1	13,804	13,805	2,106	**1,042**	10,657
Repair to storm drainage	-	2,896	2,591	**305**	-
Rehabilitate part of apron 1 & 2	-	1,177	900	**277**	-
Terminal complex asbestos removal	-	7,032	-	**112**	6,920
ALBERTA					
Calgary International Airport					
Expand Canadian inspection services facility	7,923	7,923	4,002	**3,921**	-
Upgrade fire training site and roads	299	299	243	**56**	-
Regulator and switch gear	855	855	609	**246**	-
Development project plan	-	547	535	**12**	-
Repair storm water discharge control - general aviation areas	4,452	3,908	2,682	**1,226**	-
Resurface runway 16-34	-	3,101	-	**84**	3,017
Repair storm drainage Phase II	-	1,953	103	**1,850**	-
Combined services building development areas	806	809	26	**783**	-
Replace watermain	-	448	-	**448**	-
Install energy program retrofits	-	351	-	**351**	-
Edmonton International Airport					
Repair storm drainage	1,531	1,048	18	**32**	998
Sewer line improvements	1,127	1,196	36	**1,160**	-
Install energy program retrofits	-	529	60	**469**	-
Overlay terminal road and metered parking system	-	369	-	**369**	-
Replace field electrical centre	-	2,460	-	**68**	2,392

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Total Estimated Final Cost Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver International Airport					
Repair Laing bridge	3,939	3,885	3,222	663	-
Major resurface of the Laing Bridge	-	5,431	-	342	5,089
Replace asborption chillers	-	600	-	600	-
Improve drainage system ..	-	3,383	-	3,383	-
Modify baggage system	-	1,543	-	1,543	-
Modify transfer gate 27 to domestic use	-	540	-	540	-
Rebuild drainage system ..	-	973	-	70	903
Upgrade power system	-	568	-	568	-
Replace public address system	-	987	-	90	897
Replace switch gears to interruptible power units	-	500	-	500	-
Realign road	-	495	-	495	-
Expand holdroom of gates 20, 21 and 27	-	2,336	-	171	2,165
Rebuild flood boxes and pumping stations	-	1,694	-	1,152	542
Upgrade airside road	-	275	-	275	-
OTHER AIRPORTS					
NEWFOUNDLAND					
Gander -					
Rehabilitate electrical power distribution system	1,779	1,780	1,012	768	-
Construct new store building	-	985	25	960	-
Upgrade taxiway and stabilize shoulders	-	1,327	-	1,327	-
Rehabilitate airport boulevard	-	403	-	403	-
St. Anthony -					
Construct airport complex and associated facilities ...	12,247	12,247	10,048	2,199	-
St. John's -					
Pave glidepath areas .	-	742	-	742	-
Construct maintenance garage, firehall and sand storage building	5,765	3,892	3,392	500	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Total Estimated Final Cost Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NEWFOUNDLAND (Cont'd)					
Rehabilitate air terminal building apron and taxiways	-	753	-	753	-
Develop general aviation area	-	6,699	-	357	6,342
Resurface apron and taxiways in the general aviation area	-	3,542	-	176	3,366
Rehabilitate runway 02-20 and taxiways F and D	-	6,180	-	20	6,160
Development of air cargo area	-	3,214	-	949	2,265
Goose Bay -					
Repair roofs	-	1,526	559	967	-
Rehabilitate runway 08-26 and taxiways A, B, and C	-	4,312	-	645	3,667
Install steel siding and insulation	-	996	-	97	899
Stephenville -					
Replace airfield lighting	925	746	42	704	-
PRINCE EDWARD ISLAND					
Charlottetown -					
New air terminal building	7,169	5,982	5,682	300	-
Construct parking lot and road system	3,466	3,361	3,123	238	-
NOVA SCOTIA					
Sydney -					
Construct storage building	-	336	-	336	-
Yarmouth -					
Construct new air terminal building and combined services building	10,322	8,265	6,268	1,997	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NEW BRUNSWICK					
Fredericton -					
Expand air terminal building	3,510	3,586	226	1,152	2,208
Moncton -					
Expand and modify maintenance garage ..	-	813	-	77	736
St. Leonard -					
Modify maintenance garage	-	265	-	265	-
QUEBEC					
Blanc Sablon -					
Extend runway	-	5,000	200	2,400	2,400
Fort Rupert -					
Develop new airport ..	4,998	5,563	3,079	2,484	-
Gaspé -					
Install water distribution system	-	317	-	317	-
Kuujjuaq -					
Repave runway	-	2,879	1,430	1,449	-
Modify drainage system	-	446	220	226	-
Construct multi purpose building	1,403	1,596	126	1,470	-
Mont-Joli -					
Repair roof of terminal building ...	-	309	-	309	-
Natasquan -					
Procure gravel and reinforcements of curbs	-	821	-	821	-
Regional Office -					
Master plans and administration of the new Quebec Inuit Program	-	1,532	829	125	578
St-Hubert -					
Re-construct taxiways.	-	339	-	339	-
St. Jean -					
Extend runway	-	2,988	175	2,813	-
Val d'Or -					
Redevelop airport	7,797	7,693	1,900	5,793	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
QUEBEC (Cont'd)					
Rebuild field electrical system	-	879	-	879	-
Wâmindji -					
Develop new airport ..	6,163	6,088	5,488	600	-
ONTARIO					
Chatham -					
Land acquisition	-	1,500	900	600	-
Dryden -					
Upgrade powerhouse and field electrical centre	-	637	-	637	-
Hamilton -					
Expropriation of additional land	-	4,253	4,087	166	-
Expand airport including firehall ..	34,732	30,869	30,616	253	-
Construct maintenance services building ...	-	2,366	-	175	2,191
London -					
Repair air terminal building roof	-	293	-	19	274
Illuminate operational guidance signs	-	446	26	420	-
Oshawa -					
Resurface runway 04-22	-	654	-	76	578
Pickering -					
Land acquisition	-	118,434	118,084	350	-
Sault Ste. Marie -					
Replace perimeter fence	-	303	-	18	285
Timmins -					
Upgrade and relocate existing fire training area	-	434	-	14	420
Windsor -					
Construct addition to equipment garage .	-	609	-	56	553

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
MANITOBA					
Churchill -					
Procure gravel for runways and aprons ..	-	821	-	821	-
Airport emergency services	-	402	6	396	-
Terminal complex development	-	8,773	-	664	8,109
Dauphin -					
Rehabilitate taxiway C	-	285	-	285	-
The Pas -					
Rehabilitate runway 12-30	-	3,589	-	3,589	-
Thompson -					
Stone-column tests ...	-	468	432	18	18
Develop northside	-	5,049	-	979	4,070
Restoration of taxiway C	-	379	-	379	-
SASKATCHEWAN					
Lac La Ronge -					
Develop commercial area	-	481	-	481	-
Extend taxiway D	-	404	-	404	-
North Battleford -					
Re-construct taxiways B and C	-	812	-	812	-
Regina - Expand air terminal building	28,464	28,007	26,842	1,165	-
Saskatoon -					
Restore taxiway C area	-	625	-	625	-
ALBERTA					
Grande Prairie -					
Upgrade water supply .	-	454	-	16	438
Air terminal building.	3,278	3,278	1,190	51	2,037
Upgrade sewage facilities	-	560	-	24	536
Overlay taxiways A, B, and C with lighting	-	579	-	19	560

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Cost		Total Forecast Costs to		
	Final Previous Estimate	Current Estimate	Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
ALBERTA (Cont'd)					
Lethbridge -					
Air terminal building.	2,478	2,478	769	42	1,667
Maintenance garage and workshop	1,903	1,590	82	1,508	-
Overlay runway 05-23 and taxiway A	-	1,147	-	1,147	-
Overlay runway 12-30 .	-	1,040	-	1,040	-
Peace River -					
Overlay taxiways 'A', 'B' and 'C' and apron	-	713	-	713	-
Spring Bank -					
Overlay runway 07-25, taxiways C and D and on apron	-	265	-	265	-
BRITISH COLUMBIA					
Abbotsford -					
Resurface taxiway D and E and portion of Apron 1	-	990	40	950	-
Construct a combined services building ...	-	3,243	-	151	3,092
Campbell River -					
Extend aircraft parking apron	-	349	14	335	-
Expand air terminal building	-	1,488	55	80	1,353
Castlegar -					
Expand air terminal building	6,675	4,843	112	1,080	3,651
Cranbrook -					
Construct new fire-hall	-	990	56	934	-
Dawson Creek -					
Overlay runway 06-24 and taxiway	-	920	-	920	-
Fort Nelson -					
Expand air terminal building	7,440	7,440	2,566	4,874	-
Rehabilitate power plant	-	1,324	80	1,244	-
Restore high intensity runway edge lights ..	-	322	-	322	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Fort St. John -					
Restore airside-groundside	-	6,470	555	5,125	790
Extend the firehall ..	-	281	-	28	253
Pitt Meadows -					
Extend runway	-	1,607	1,399	208	-
Prince George -					
Overlay aprons and taxiways	-	1,528	53	1,475	-
Replace power pole switches with high voltage pad mounted .	-	274	-	274	-
Prince Rupert -					
Modify water treatment plant and building ..	-	525	-	525	-
Rehabilitate apron ...	-	940	15	925	-
Sandspit -					
Rebuild combined firehall and maintenance garage ..	-	2,583	110	1,012	1,461
Replace four houses ..	-	463	50	200	213
Smithers -					
Upgrade water distribution system	-	379	35	344	-
Rebuild entrance road and carpark	-	350	10	340	-
Terrace -					
Construct combined services building ...	-	3,233	-	228	3,005

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Victoria -					
Expand air terminal building	12,048	12,048	7,000	**5,048**	-
Replace interruptible power unit panel and isolating switch	-	299	-	**220**	79
Williams Lake -					
Repair field, hangar line and aircraft parking area drainage system	-	416	20	**396**	-
Apron extension	-	648	23	**625**	-
Resurface access road	-	375	-	**15**	360
NORTHWEST TERRITORIES					
Coral Harbour -					
Fuel tank farm dyking	-	702	-	**702**	-
Baker Lake -					
Runway overlay	1,456	1,530	416	**1,114**	-
New equipment maintenance garage	2,993	2,887	132	**2,000**	755
Replace existing dwelling	-	2,879	821	**607**	1,451
Upgrade airport access road	-	1,875	-	**354**	1,521
Chesterfield -					
Improve runways	-	2,921	-	**1,067**	1,854

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Eureka -					
Replace heavy equipment	-	268	-	**268**	-
Fort Liard -					
Develop airport to Arctic (C) standard ..	2,114	2,144	1,680	**262**	202
Hay River -					
Rehabilitate runway 13-31	-	470	-	**225**	245
Overlay runway 04-22 and taxiway B	-	315	-	**315**	-
Nanisivik -					
Rehabilitate runway 11-29	3,887	3,887	1,264	**2,123**	500
Norman Wells -					
Construct combined service building	-	6,651	329	**250**	6,072
Rebuild power distribution system .	-	847	-	**56**	791
Tuktoyaktuk -					
Procure and apply crushed gravel	2,647	2,538	564	**405**	1,569
Whale Cove -					
Rehabilitate power supply	-	582	242	**340**	-
Construct passenger shelter	-	974	-	**55**	919
Yellowknife -					
Air terminal building.	8,363	8,363	244	**4,840**	3,279
YUKON					
Dawson -					
Upgrade airport	-	474	-	**474**	-
Mayo -					
Upgrade runway	-	594	-	**594**	-
Old Crow -					
Construct gravel overlay	-	875	-	**28**	847
Whitehorse -					
Air terminal building.	13,705	12,859	11,859	**1,000**	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to		Future Years'
	Previous Estimate	Current Estimate	Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Requirements
AIR NAVIGATION SERVICES					
The following abbreviations are used in the project listing below:					
ASDE Airport Surface Detection Equipment					
DME Distance Measuring Equipment					
DVOR Doppler Very High Frequency Omni-Range Equipment					
FSS Flight Service Station					
HF High Frequency					
ILS Instrument Landing System					
MLS Microwave Landing System					
NDB Non-Directional Beacon					
PAL Peripheral Communication Control					
RVR Runway Visual Range					
TACAN Tactical Air Navigation Aid					
VHF Very High Frequency					
VOR Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment					
VOT Very High Frequency Omni Test Equipment					
Headquarters - Ottawa -					
Central Procurement:					
VOR/DME	-	43,010	-	**1,104**	41,906
Low Power NDB	-	796	788	**8**	-
Modular Aeronautical Communications Switch ..	47,765	47,765	809	**12,608**	34,348
VHF Mobile transmitters - receivers	-	2,619	51	**364**	2,204
Replace tube type ILS	-	5,200	4,536	**502**	162
Develop electronic speech generator	-	275	274	**1**	-
Communications equipment for FSS	5,416	5,416	200	**2,565**	2,651
Aircraft Noise Monitoring System	925	925	887	**38**	-
Multi-Channel Magnetic Recording	-	625	252	**336**	37
Aviation Communication Propagation Study	477	477	280	**197**	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)					
Self-Contained Aircraft Position Fixing Equipment	6,080	5,925	5,287	**638**	-
Telecom duty manager workstation enhancements	-	2,056	414	**230**	1,412
Radar Automation Modernization Program (RAMP)	810,504	810,504	110,445	**170,650**	529,409
Aeronautical communications flight inspection	947	887	119	**247**	521
Satellite and other long range communications techniques to civil aviation	416	416	53	**170**	193
Replace tube type ILS Program	-	12,374	9,496	**2,878**	-
Radar uninterruptible secondary surveillance	-	756	716	**40**	-
Radar open array antenna	-	310	298	**12**	-
Control surveillance system for air-ground radio	-	3,054	1,400	**1,654**	-
Runway visual range	-	2,716	2,714	**2**	-
Localizer/DME	-	1,083	112	**292**	679
VHF Direction Finder Navigational Aids	2,819	3,093	696	**1,048**	1,349
MLS project office	-	2,900	1,100	**1,800**	-
VOR/DME	9,669	9,669	7,430	**239**	2,000
VHF transmitters, receivers and multicouplers	10,305	10,305	8,383	**1,922**	-
ASDE Phase II	13,530	13,530	11,482	**1,824**	224
National Flight Data Processing	7,724	7,724	5,502	**1,300**	922
Improve Aviation Weather Services in Yukon & Northwest Territories	1,582	1,582	1,330	**59**	193
Costs associated with TACAN replacement program	4,131	4,132	50	**1,000**	3,082
Develop precision DME	450	450	225	**175**	50
VOT	895	895	96	**600**	199
Transmissometer retrofit	1,507	1,507	376	**695**	436
Flight Data Display Evaluation Program	-	445	153	**100**	192
Improve Operational Display System	-	1,119	991	**128**	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)					
Solid state VHF transmitters and receivers for Air-Ground Communications	9,415	9,415	8,441	974	-
Microwave Landing System .	-	454,711	-	10,000	444,711
NEWFOUNDLAND					
Gander -					
Upgrade and automate FSS operations	3,382	3,382	3,005	377	-
Modify Gander Automated Air Traffic System	334	334	172	162	-
Relocate FSS to Area Control Centre Building	2,097	2,014	1,754	260	-
Improve Automated Air Traffic System	-	476	471	5	-
Modify Automated Air Traffic System and data transfer capabilities	-	316	301	15	-
Replace VHF transmitters	-	292	-	146	146
Rehabilitate receiver site	-	444	-	325	119
NEW BRUNSWICK					
Moncton Regional Office -					
Install ILS at various sites	394	394	368	26	-
Replace HF receivers and transmitters	-	695	-	73	622
Saint John -					
Install VOR	-	289	-	76	213
QUEBEC					
Québec Region -					
Procure VHF transmitters and receivers	-	354	234	120	-
Replace HF receivers and transmitters	-	664	-	1	663
Chevery -					
Install VOR/DME	-	1,227	763	464	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)					
QUEBEC (Cont'd)					
Montreal -					
Install ASDE	-	3,368	1,935	**1,281**	152
Ivujivik -					
Install NDB	-	374	-	**347**	27
Kangirsuq -					
Install NDB	-	387	-	**327**	60
Salluit -					
Install NDB	-	422	-	**341**	81
St-Augustin-de-Dupiessis -					
Install Localizer DME ..	-	534	-	**58**	476
Tasiujac -					
Install NDB	-	318	-	**300**	18
ONTARIO					
Attawapiskat -					
Install Automated Weather Observation Reporting Equipment ...	393	400	2	**1**	397
Carp -					
Install NDB	282	340	102	**238**	-
Cat Lake -					
Install NDB	440	471	22	**449**	-
Chapleau -					
Install VOR/DME	2,271	2,373	1	**1**	2,371
Cochrane -					
Install NDB	365	365	121	**244**	-
Fort Hope -					
Install NDB	-	457	329	**128**	-
Goderich -					
Install remote control outlet	-	267	-	**22**	245
Hamilton -					
New control tower	5,640	5,640	3,800	**1,840**	-
Hearst -					
Install NDB	395	356	123	**233**	-
Kapuskasing -					
Install VOR/DME	1,207	1,253	1	**1**	1,251
Kesabonika Lake -					
Install NDB	405	324	22	**302**	-
Lansdowne House -					
Install Automated Weather Observation Reporting System	410	416	1	**1**	414

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Total Estimated Final Cost Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
London -					
Replace tube type ILS ..	519	871	180	**19**	672
Manitouwadge -					
Install NDB	645	700	138	**562**	-
North Bay -					
Construct new air traffic facility	-	6,571	-	**634**	5,937
Ottawa -					
Install ASDE	-	3,183	-	**135**	3,048
Install Terminal Radar Service Area	-	454	-	**140**	314
Pembroke -					
Upgrade PAL	-	388	90	**111**	187
Sarnia -					
Install FSS and relocate PAL	-	479	-	**95**	384
Install partial ILS	1,172	1,172	664	**158**	350
Lester B. Pearson -					
Update PAL	455	455	385	**70**	-
Amend registered zoning runway 06R-24L	308	308	108	**100**	100
Area Control Centre reconfiguration	385	385	245	**140**	-
Install Regional Air Traffic Simulator Display Equipment	-	311	21	**290**	-
Install Operational Information Display System to Air Traffic Simulator	-	499	423	**65**	11
Replace Regional Air Traffic Simulators Communication Equipment	529	571	374	**173**	24
Toronto Island -					
Replace Control Tower ..	-	3,141	585	**2,556**	-
Install MLS and supporting infrastructure	-	6,510	-	**2,663**	3,847
Terrace Bay -					
Install NDB	-	289	281	**8**	-
Trenton -					
Install VOR/DME	627	617	557	**60**	-
Waterloo -					
Install ILS	-	1,392	523	**175**	694

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Winisk -					
Install Automated Weather Observation Reporting System	410	416	1	**1**	414
MANITOBA					
Berens River -					
Install NDB	-	292	-	**280**	12
Dauphin -					
Install VOR	464	465	353	**112**	-
God's Lake -					
Install NDB	-	274	-	**3**	271
Jackhead Harbour -					
Install VOR/DME	973	998	746	**252**	-
The Pas -					
Install VOR	541	542	421	**121**	-
Winnipeg -					
Establish new Area Control Centre	31,037	28,307	12,812	**13,383**	2,112
Establish electronic duty manager work-station	-	287	-	**176**	111
Thompson -					
Replace ILS	-	654	-	**318**	336
SASKATCHEWAN					
Key Lake -					
Install VOR/DME	991	991	919	**72**	-
Swift Current -					
Replace VOR	-	420	-	**139**	281
ALBERTA					
Calgary -					
Air Operations Buildings Control Tower	16,337	16,376	825	**4,655**	10,896
Consolidate Communication Facilities	-	314	-	**25**	289
Install ASDE	-	2,900	-	**19**	2,881

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost		Total forecast Costs to		Future Years'
	Previous Estimate	Current Estimate	Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Requirements
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)					
ALBERTA (Cont'd)					
Edmonton -					
Consolidate Communications Facilities and Availability Improvement	409	396	19	377	-
Replace tube type VOR	-	528	-	24	504
Replace HF communication equipment	-	1,066	-	40	1,026
Empress -					
Replace tube type VOR	-	430	-	19	411
Lethbridge -					
Replace Air Traffic Control Tower	2,462	2,462	46	87	2,329
Rocky Mountain House -					
Convert VOR to DVOR	837	837	391	446	-
Springbank -					
Construct FSS facilities	-	378	55	181	142
Vermillion -					
Replace tube type VOR	-	438	-	200	238
BRITISH COLUMBIA					
Cranbrook -					
Renovate FSS	-	698	94	604	-
Dawson Creek -					
Upgrade FSS facilities	-	1,642	39	73	1,530
Dease Lake -					
Install NDB		1,861	-	1,777	84
Pitt Meadows -					
Install DME	-	320	-	49	271
Port Hardy -					
Relocate FSS	-	1,121	29	41	1,051
Powell River -					
Install NDB	-	392	-	350	42
Princeton -					
Replace VOR	451	522	219	228	75
Prince George -					
Replace VOR/DME	755	849	634	215	-
Quesnel-					
Contruct FSS building	-	307	20	287	-

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Air (Cont'd)

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SERVICES (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Terrace -					
Relocate PAL	-	620	-	**546**	74
Construct new floor for FSS	-	1,491	36	**48**	1,407
Williams Lake -					
Install ILS	-	2,849	373	**1,601**	875
NORTHWEST TERRITORIES					
Cambridge Bay -					
Install VHF/Direction Finding in FSS	-	298	-	**4**	294
Tuktoyaktuk -					
Upgrade FSS	-	2,929	-	**70**	2,859
AVIATION REGULATION					
Headquarters					
Computerized airworthiness information system	365	664	447	**217**	-
AIRCRAFT SERVICES					
Headquarters					
Purchase Ice reconnaissance aircraft	46,228	45,614	28,967	**12,730**	3,917
Purchase 17 Canadair CL-215 water bombers .	144,670	135,289	103,980	**29,774**	1,535
Flight inspection fleet replacement	57,680	57,680	55,080	**2,600**	-
NEW BRUNSWICK					
Moncton -					
Construct new flight service operations base	7,798	7,798	78	**1**	7,719

Figure 6-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Departmental Administration

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1986	Estimates 1986-87	Future Years' Requirements
DEPARTMENTAL ADMINISTRATION					
TRANSPORTATION TRAINING					
Nova Scotia					
Sydney					
Canadian Coast Guard College:					
Boat House and Machine Shop construction	9,894	9,894	4,670	**3,339**	1,885
College Expansion	17,185	14,685	12,061	**2,624**	-

4. Transfer Payments

Planned transfer payments of $283 million in 1986-87 represent 11.1% of total net expenditures for the Department. Figure 6-6 provides summary information on the levels of grants and contributions distributed among the department's Activities. Figure 6-7 is a listing of all grants and contributions made by the Department.

Figure 6-6: Transfer Payments by Activity ($000)

Activity	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85	For Details See Page
Marine Transportation				6-37
Grants	**14**	14	14	
Contributions	**1,005**	1,122	1,090	
Air Transportation				6-38
Grants	**25**	25	30	
Contributions	**41,792**	49,475	43,783	
Surface Transportation				6-39
Grants	**100**	100	100	
Contributions	**22,853**	11,727	18,612	
Departmental Administration				6-40
Grants	**21,791**	25,577	21,968	
Contributions*	**195,422**	254,097	358,120	
Total Department				
Grants	**21,930**	25,710	22,112	
Contributions	**261,072**	316,421	421,605	
Total Transfer Payments	**283,002**	342,137	443,717	

* Includes statutory payment in respect of termination of tolls at Victoria Bridge.

Figure 6-7: Details of Transfer Payments ($) - Marine

	Estimates 1986-87 $	Forecast 1985-86 $	Actual 1984-85 $
MARINE TRANSPORTATION			
Grants			
Grant to the Writer's Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	150
Grant to Institutions Assisting Sailors:			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	300	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	200	200	200
British Sailor's Society (Canada)	10,000	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, P.Q.	600	600	600
Mission to Seamen - Lakehead Branch	300	300	300
Mission to Seamen, Sarnia & Windsor	300	300	300
Seafarer's Club, Prince Rupert, B.C.	300	300	300
Grant to the Canada Safety Council for the promotion of boating safety	1,667	1,667	1,667
Total Grants	14,117	14,117	14,117
Contributions			
Fees for membership in the International Association of Lighthouse Authorities and for membership in the Permanent International Association of Navigational Congresses	-	6,500	5,620
Contribution to the Council of Forest Industries in support of the Waterborne Debris Abatement Program	-	-	50,000
Contribution to the Canadian Red Cross Society in respect of its boating safety program	250,000	250,000	250,000
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliary Associations for the provision of voluntary search and rescue services and the promotion of boating safety through accident prevention and education	705,000	650,000	534,220
Canada's share of the cost of the North Atlantic Ice Patrol	-	165,000	-
Contribution to the Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) to support its research and development program	50,000	50,000	50,000
Contribution to the Toronto Sesquicentennial	-	-	200,000
Total Contributions	1,005,000	1,121,500	1,089,840
Total Transfer payments	1,019,117	1,135,617	1,103,957

Figure 6-7: Details of Transfer Payments ($) - Air

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
AIR TRANSPORTATION			
Grants			
Roger Demers Trust Fund	-	-	5,000
Royal Canadian Flying Clubs Association	**25,000**	25,000	25,000
Total Grants	**25,000**	25,000	30,000
Contributions			
Air Cadet League of Canada for Cadet Training Scholarship	**25,000**	25,000	25,000
Contributions toward the operation of air services	-	141,000	397,000
Payments to other government or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	**625,000**	200,000	19,000
Contribution for the operation of municipal or other airports	**16,905,000**	20,837,000	17,664,000
Contribution to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local commercial, or other airports and related facilities	**24,003,000**	26,806,000	23,823,000
Contribution to CEGEP Saint-Jean-sur-Richelieu for air traffic controller training program	**159,000**	667,000	559,000
Contribution to flying clubs, schools and instructors	**75,000**	79,000	68,000
Special Employment Initiative Program	-	720,000	1,228,000
Total Contributions	**41,792,000**	49,475,000	43,783,000
Total Transfer Payments	**41,817,000**	49,500,000	43,813,000

Figure 6-7: Details of Transfer Payments ($) - Surface

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
SURFACE TRANSPORTATION			
Grants			
Operation Lifesaver	100,000	100,000	100,000
Total Grants	100,000	100,000	100,000
Contributions			
Urban Transport			
Urban Transportation Assistance Program	-	-	6,496,000
Railway Relocation and Crossing	7,508,000	11,280,000	11,560,000
Regina Railway Relocation	13,598,000	-	70,000
Fort Saskatchewan Rail Realignment	1,000,000	-	-
Victoriaville Rail Realignment	500,000	200,000	300,000
	22,606,000	11,480,000	18,426,000
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Countermeasures Research	87,000	100,000	39,000
Roads and Transportation Association of Canada	160,000	147,000	147,000
	247,000	247,000	186,000
Total Contributions	22,853,000	11,727,000	18,612,000
Total Transfer Payments	22,953,000	11,827,000	18,712,000

Figure 6-7: Details of Transfer Payments ($) - Departmental Administration

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
DEPARTMENTAL ADMINISTRATION			
Grants			
National Transportation Week Committee	**20,000**	20,000	20,000
Water Transport			
Province of British Columbia	**15,678,000**	14,896,000	14,360,000
Province of Newfoundland	**-**	2,362,000	2,267,000
Province of Quebec	**-**	2,966,000	2,870,000
Grants to universities, other organisations, university students and other individuals for transportation research	**93,000**	1,233,000	1,177,000
Rail Passenger Transport			
Montreal Commuter Train System	**6,000,000**	4,100,000	1,274,000
Total Grants	**21,791,000**	25,577,000	21,968,000
Contributions			
Transportation Development Initiatives undertaken under Subsidiary Agreements to Economic and Regional Development Agreements	**3,950,000**	950,000	-
Roads and Transportation Association of Canada	**-**	60,000	-
Seniors Transportation Services Demonstration Project - Winnipeg	**-**	311,000	262,000
Transportation of Disabled Persons	**2,000,000**	500,000	200,000
Highway Transport			
Newfoundland Highway strengthening/improvements	**-**	553,000	7,097,000
Maritime Provinces Highway strengthening/improvements	**13,078,000**	20,121,000	19,052,000
Highway improvements under General Development Agreements	**40,632,000**	24,251,000	7,330,000
Special Highway Program			
- Newfoundland	**-**	7,786,000	20,780,000
- New Brunswick	**-**	20,356,000	18,237,000
Water Transport			
Ferry and Coastal Freight Services	**10,510,000**	10,022,000	9,832,000
Atlantic Container Express	**-**	2,500,000	3,748,000
Rail Freight Transport			
Prairie Branch Line Rehabilitation	**98,320,000**	97,780,000	132,900,000
Leasing of Grain Cars	**17,242,000**	16,475,000	16,142,000
Purchase of Hopper Cars	**-**	39,016,000	114,670,000
Thunder Bay Rail Issue Task Force	**-**	3,000	17,000
Trucking Subsidy	**-**	70,000	175,000
Canada Grain Council/Grainbase	**90,000**	90,000	90,000
Canada-Manitoba Subsidiary Agreement - Churchill	**3,000,000**	6,000,000	49,000

Figure 6-7: Details of Transfer Payments ($) - Departmental Administration (Cont'd)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Departmental Administration (Cont'd)			
Newfoundland Supplementary Pensions	**2,000,000**	1,753,000	1,688,000
Prince Edward Island Provident Fund	**2,000,000**	3,000,000	3,264,000
(Statutory) Victoria Jubilee Bridge	**2,600,000**	2,500,000	2,587,000
Total Contributions	**195,422,000**	254,097,000	358,120,000
Total Transfer Payments	**217,213,000**	279,574,000	380,088,000

B. Cost Analysis

The Department's Estimates include only those expenditures to be changed to the voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, must also be considered in determining the full cost of operating the program.

Figure 6-8: Net Cost of Program by Activity ($000)

	1986-87					1985-86
	Gross Expenditures	Add Other Costs	Total Costs	Deduct Revenue	**Net Cost**	Forecast Net Cost
Marine Transportation	830,930	18,946	849,876	41,296	**808,580**	753,901
Air Transportation	1,562,331	91,394	1,653,725	871,300	**782,425**	817,249
Surface Transportation	52,550	1,596	54,146	100	**54,046**	38,926
Departmental Administration	983,779	12,841	996,620	6,427	**990,193**	1,218,846
	3,429,590	124,777	3,554,367	919,123	**2,635,244**	2,828,922

Figure 6-9 details the services provided without charge to the Department which make up the Other Costs in Figure 6-8. Details of Revenue are provided in Figure 6-10.

Figure 6-9: Services Provided Without Charge ($000)

	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
By This Department			
Accommodation provided to the Air Transportation and Marine Transportation Activities	**64,712**	63,877	62,215
By Other Departments			
Accommodation provided by the Department of Public Works	**37,587**	30,842	29,301
Accounting and cheque issue services provided by the Department of Supply and Services	**2,436**	2,169	4,111
Contributions Covering Employees' Share of Insurance premium and cost provided by Treasury Board	**17,044**	13,049	13,554
Employee Compensation Payment provided by the Department of Labour	**2,998**	2,832	2,672
Total services provided by other Departments	**60,065**	48,892	49,638
Total services provided to the Program	**124,777**	112,769	111,853

C. Revenue Analysis

Transport Canada has vote-netting authority of $885.8 million for 1986-87. This decreases the requirement for funding through appropriations by 25.8% of gross program expenditures. Over 98.3% of these revenues come from the air transportation tax; rentals and concessions at airports; and certain recoveries (charges) made by the Air Transportation Activity.

Rentals, Concessions and Parking: Rentals revenue comes from leasing building space (airline offices, ticket counters, etc.) and airport land to the airlines and General Aviation. A fixed charge per unit of occupied area is the basis for the rent. Concessions revenue comes from retail operations such as restaurants, car rentals, duty free, gift and other shops. These revenues are assessed as a percentage of sales or minimum guaranted tendered payment. Car parking facilities are generally operated under management contract. Parking fees are based on local parking rates.

Air Traffic Control Charge: The Air Navigational Services (ANS) function includes all air traffic services, of which a significant portion relate to control in the immediate vicinity of self-supporting airports. The ANS activity therefore charges the Self Supporting Airports Fund for these services. The charge is based on the costs of air traffic control towers and other air navigation facilities at an airport, as well as an allocation of a part of the costs of off-airport facilities, such as area control centres, which provide essential navigational services to aircraft approaching and departing from the airport.

Management Services Charge: The Major Federal Airports also receive management and functional services, the later including expertise in emergency and security services, maintenance and construction of facilities, personnel, finance, planning and administration. The charge for these services is 30% of the direct personnel and other operating costs incurred by the self-supporting airports. The Other Airports are credited with 86% of this charge. The balance is credited to the Direction and Administration function.

Air Transportation Tax: This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers to the Program funds equivalent to tax collections. In recent years, the air navigational services activity has received an allocation of 14% of the revenue from the tax as a contribution towards the recovery of the costs of domestic enroute air traffic services. The other 86% had been allocated to airports based on the number of passengers taking off and landing at each airport in relation to the total numbers taking off and landing in Canada. The methodology for allocating tax revenue between

airports and domestic enroute facilities, and among airports, is currently under review. With the increases in 1985-86, the tax proceeds were to be used to help reduce the deficit for the Air Program as a whole. Consistent with this approach, an interim allocation has been made for the 1986-87 estimates pending completion of the review. This allocation reflects the current air navigation services/airports split.

The allocation to the Airports Revolving Fund provides only sufficient tax proceeds to the Fund to cover operating and capital requirements, which allows for a return on contributed capital. The change has resulted in a reduction to the Airport Revolving Fund of approximately $157.0 million. An equivalent amount is available for the Other Airports.

Other major revenue sources are aircraft landing fees and general terminal fees levied on aircraft using air terminal buildings for processing passengers at 23 major airports. See page 6-53 for more details on air revenues and recoveries.

Receipts credited to the Consolidated Revenue Fund (CRF) include, under Marine Transportation: wharfage and harbour dues, charter of the cable repair ship John Cabot, and interest on investment.

Figure 6-10 provides a summary of both vote-netting and CRF revenues by Activity.

Figure 6-10: Summary of Revenues by Activity ($000)

Activity	Estimates 1986-87	Forecast 1985-86	Actual 1984-85
Vote-netting Revenue			
Marine Transportation	**8,650**	8,760	9,382
Air Transportation	**871,300**	737,900	681,340
Surface Transportation	**-**	-	-
Departmental Administration	**5,827**	6,696	5,877
	885,777	753,356	696,599
Revenue Credited to the CRF			
Marine Transportation	**32,646**	27,364	28,246*
Air Transportation	**-**	2,911	2,799
Surface Transportation	**100**	100	118
Departmental Administration	**600**	27,700	3,025
	33,346	58,075	34,188
Total Revenues	**919,123**	811,431	730,787

* an additional amount of $813 K, representing a recovery of previous year's expenditures, has been reported under Departmental Administration.

D. Other Analyses

1. Marine Transportation Loans

The various loans presently outstanding are summarized in Figure 6-11. The interest collected from the loans is credited to the Consolidated Revenue Fund.

Figure 6-11: Outstanding loans

Debtor and Purpose	Balance Mar 31/86	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1986-87 Principal	Interest
LOANS TO THE CANADA PORTS CORPORATION FOR THE FOLLOWING MAJOR PORTS:					
St. John's	1,566,437	2000	9.33	51,983	146,149
Saint John	6,665,062	2000	12.43	172,691	828,467
	512,155	2002	15.625	7,410	80,024
	7,100,368	2002	15.125	107,804	1,073,903
	4,243,084	1993	11.125	356,157	472,043
	1,973,102	1993	11.0	166,374	217,041
	4,601,413	1994	11.875	313,071	546,418
	2,569,795	2005	11.625	37,247	298,739
Deferred interest*	4,730,511	1994	-	-	485,612
Belledune	997,883	2000	6.44	41,455	64,264
Chicoutimi	698,908	2000	9.09	23,636	63,531
Montreal	8,051,135	2000	6.25	339,365	503,196
Vancouver	4,505,939	2000	7.50	172,520	337,945
LOANS TO SAINT JOHN HARBOUR BRIDGE AUTHORITY					
	10,944,440	2020	6.88	85,789	730,499
	1,867,231	2020	7.06	13,995	131,630
	843,803	2020	7.375	5,676	62,128
	550,253	2020	8.50	2,742	46,714
LOANS TO HARBOUR COMMISSIONS					
Hamilton	725,000	2000	4.125	50,000	29,391
	118,564	1987	5.56	77,967	5,526
	122,864	1987	6.06	80,721	6,243
Lakehead	285,595	1989	7.44	74,298	19,885
Port Alberni	855,359	1991	8.06	132,473	61,012
LOAN TO THE CITY OF MONTREAL					
Atwater Tunnel	558,697	1991	3.125	86,255	17,459
				2,399,629	6,227,819

*Repayment of deferred interest is to be made in 10 equal annual instalments, without interest, commencing December 31, 1985.

2. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet's operating costs over the operational functions is shown in Figure 6-12. Distribution of costs is based on actual and forecast utilization of the fleet.

Figure 6-12: Distribution of Fleet Operating Resources by Function ($000)

	Estimates 1986-87		Forecast 1985-86		Actual 1984-85	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Aids to Navigation						
Conventional aids	**66,277**	**1,083**	62,389	1,096	62,771	1,010
Sounding and dredging	**3,716**	**66**	3,558	67	3,714	63
Radio aids	**355**	**4**	341	4	200	4
	70,348	**1,153**	66,288	1,167	66,685	1,077
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support						
Icebreaking and escorting	**43,387**	**661**	39,110	668	50,079	645
Flood control	**5,874**	**85**	5,594	86	8,689	87
Services to other departments and agencies	**9,917**	**127**	9,472	127	14,017	128
	59,178	**873**	54,176	881	72,785	860
Marine Search and Rescue						
Coast Guard rescue operations	**36,617**	**599**	34,483	600	32,988	593
	166,143	**2,625**	154,947	2,648	172,458	2,530

3. Investment in the Coast Guard Fleet

Figure 6-13 summarizes the investment in vessels and aircraft.

Figure 6-13: Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost ($000)

No. of Vessels and Aircraft	Vessel Type		Estimated Replacement Cost* (1984-85 dollars)
1	1300	Heavy Gulf Icebreaker	220,000
7	1200	Medium Gulf/River Icebreakers	945,000
10	1100	Major Navaid Tenders/Light Icebreakers	780,000
1	1100	Medium Navaids Tender/Light Icebreaker	48,000
12	1100	Medium Navaid Tenders/Ice Strengthened	540,000
5	900	Small Navaid Tenders/Ice Strengthened	110,000
6	800	Small Navaid Tenders	21,000
5	700	Special River Navaid Tenders	75,000
6	600	Large Search and Rescue Cutters	288,000
2	500	Intermediate Search and Rescue Cutters	26,000
7	400	Small Search and Rescue Cutters	25,400
17	300	Search and Rescue Lifeboats	15,700
2	200	Small Ice-strengthened Search and Rescue Cutters	6,100
8	100	Small Rescue Craft	8,980
199		Various-size workboats	18,126
56		Inshore Rescue Boats	1,960
35		Helicopters	122,900
3		Hovercraft	29,400
1		Fixed-wing aircraft	6,650
			3,288,216

* The estimated replacement cost is based upon either actual recent replacement costs or inflated historical costs.

NOTE: Assets have been listed to reflect broad vessel type categories and are not intended to properly reflect unit capabilities.

4. Maritime Pollution Claims Fund

Background

The Marine activity has within its accounts a trust account that provides for the operation of the Maritime Pollution Claims Fund, established February 15, 1972, by amendment to the Canada Shipping Act. From this fund, claims may be paid for losses caused by pollutants discharged from vessels in Canadian waters. Under the Act, a levy of 0.15¢ per ton was assessed against carriers of oil in bulk landed at or shipped from a port in Canada. This levy was revoked by a further amendment to the Act, effective September 1, 1976. The balance of the fund, at that time, was $40,189,441. The Department of Transport provides administrative support at no cost to the fund. An Administrator, appointed by the Governor in Council and reporting to the Minister of Transport, is responsible for the fund's operation.

Purpose

The fund was established to ensure payment to any claimant who has taken reasonable steps to recover from the shipowner the cost of remedial action or of actual loss or damage arising from the pollutant discharge and who has been unsuccessful in so recovering. Depending on the circumstances of each case, the Administrator of the fund is required to pay to the claimant the amount by which the established claim exceeds the limit of the shipowner's liability, any amount remaining unpaid after reasonable steps to effect recovery, any amount due from a ship that cannot be identified, and any interest due on delayed payments.

Statement for the period ended September 30, 1985:

• Net levies (February '72 to September '76)	$34.9	million
• ADD: Interest and penalties credited to the fund	$74.4	million
	$109.3	million
• LESS: Administration expenses	$(0.3)	million
Claims settlements	$(2.7)	million
• Balance in the fund - September 30, 1985	$106.3	million

5. Geographic Location of Bases, Major Ports and Installations

Figure 6-14: Canadian Coast Guard Bases and Sub-bases

Figure 6-15: Vessel Traffic Management Stations

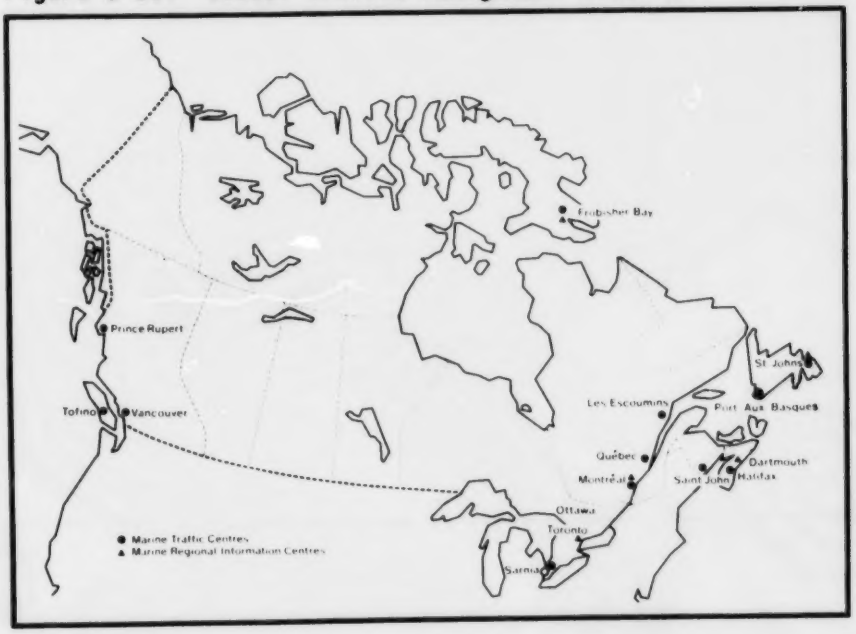
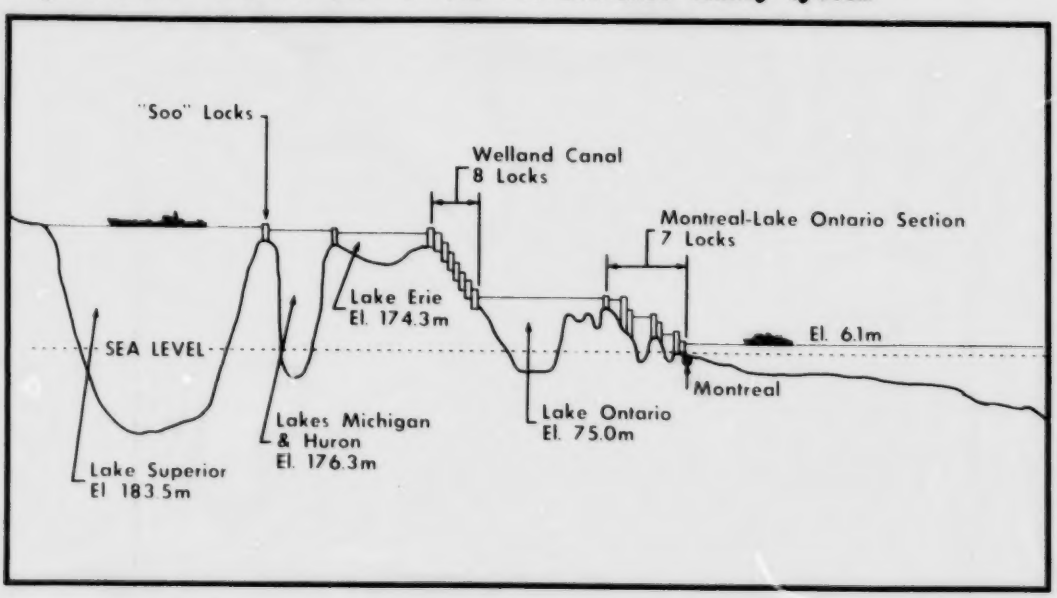


Figure 6-16: Ports Canada - Ports and Elevators

National Office, Ottawa
1. Port of St. John's, Nfld.
2. Halifax Port Corporation, N.S.
3. Port of Saint John, N.B.
4. Port of Belledune, N.B.
5. Port of Sept-Iles, Que.
6. Port of Chicoutimi, Que.
7. Port of Baie des Ha! Ha!, Que.
8. Port of Quebec Corporation, Que.
9. Port of Trois-Rivieres, Que.
10. Montreal Port Corporation, Que.
11. Prescott Elevator, Ont.
12. Port Colborne Elevator, Ont.
13. Port of Churchill, Man.
14. Vancouver Port Corporation, B.C.
15. Prince Rupert Port Corporation, B.C.

Figure 6-17: Profile View of the St. Lawrence Seaway System



6. Major Federal Airports Revolving Fund

The Major Federal group of airports operates using commercially oriented accounting practices. The financial summaries presented in this sub-section show the profit or loss by individual airport and by category of airport (Figures 6-18 to 6-20).

Figure 6-18: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1986-87 Estimates ($000)

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
Major Federal Airports				
Halifax	9,478	17,313	(7,835)	7,077
Montreal/Dorval	37,874	44,563	(6,689)	2,605
Montreal/Mirabel	25,310	53,363	(28,053)	4,556
Toronto/Lester B. Pearson	120,536	84,834	35,702	19,195
Ottawa	13,168	19,786	(6,618)	19,648
Winnipeg	13,839	21,736	(7,897)	15,571
Calgary	32,976	35,242	(2,266)	11,042
Edmonton	16,899	21,099	(4,200)	2,581
Vancouver	49,949	41,206	8,743	12,782
Air Transportation Tax*	81,503		81,503	
Total	401,532	339,142	62,390	95,057

Figure 6-19: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1985-86 Forecast ($000)

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
Major Federal Airports				
Halifax	7,936	16,870	(8,934)	4,200
Montreal/Dorval	31,989	43,456	(11,467)	12,600
Montreal/Mirabel	21,192	52,042	(30,850)	1,500
Toronto/Lester B. Pearson	101,310	82,745	18,565	10,400
Ottawa	15,024	19,283	(4,259)	24,000
Winnipeg	11,529	21,186	(9,657)	17,200
Calgary	27,306	34,362	(7,056)	5,100
Edmonton	14,485	20,565	(6,080)	6,600
Vancouver	42,029	40,183	1,846	19,800
Air Transportation Tax*	190,000		190,000	
Total	462,800	330,692	132,108	101,400

* Note: The change in revenue reflects a reduction in Air Transportation Tax revenues allocated to the Airports Revolving Fund. For an explanation of this change, refer to page 6-43.

Figure 6-20: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1984-85 Actual ($000)

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
Major Federal Airports				
Halifax	12,898	16,411	(3,513)	2,173
Montreal/Dorval	50,273	42,082	8,191	23,320
Montreal/Mirabel	25,544	50,283	(24,739)	2,608
Toronto/Lester B. Pearson	141,689	79,610	62,079	14,067
Ottawa	17,209	19,011	(1,802)	15,252
Winnipeg	18,768	19,853	(1,085)	4,626
Calgary	40,259	32,408	7,851	4,198
Edmonton	20,829	19,225	1,604	3,456
Vancouver	65,948	36,539	29,409	7,807
	393,417	315,422	77,995	77,507
Other Airports				
Gander	2,543	15,616	(13,073)	4,028
Charlottetown	1,029	5,033	(4,004)	4,420
Fredericton	1,407	4,569	(3,162)	1,089
Moncton	1,635	7,243	(5,608)	1,303
Saint John	1,568	5,530	(3,962)	3,354
St. John's	3,774	10,281	(6,507)	3,124
Sydney	1,155	4,914	(3,759)	1,258
Quebec	5,052	10,976	(5,924)	1,817
London	1,916	5,992	(4,076)	2,530
Windsor	1,758	4,553	(2,795)	2,855
Regina	4,541	8,159	(3,618)	16,559
Saskatoon	4,670	7,709	(3,039)	1,348
Thunder Bay	3,185	6,420	(3,235)	5,160
Victoria	4,258	6,600	(2,342)	2,701
	38,491	103,595	(65,104)	51,546
Total	431,908	419,017	12,891	129,053

Note: The Major Federal Airports revolving fund adapted its present configuration effective April 1, 1985.

7. Summary of Air Transportation Revenues/Recoveries

Figure 6-21 presents a summary of the Air Activity's revenues and recoveries. Their magnitude, in relation to other Program revenues, warrants separate display.

Figure 6-21: Air Transportation Revenues/Recoveries ($000)

	1986-87 Estimates								
	Major Federal Airports	Other Airports	Air Navigation Services	Aviation Regulation	Aircraft Services	Direction & Administration	Total	1985-86 Forecast Total	1984-85 Actual Total
Revenue									
Rentals, Concessions, and Parking	152,888	29,220	875	16	10	728	**183,737**	171,700	149,719
Landing fees	91,181	15,728	-	-	-	-	**106,909**	81,500	75,613
General terminal fees	57,673	5,301	-	-	-	-	**62,974**	48,800	43,715
Other Revenue	18,170	4,467	17,585	786	641	42	**41,691**	33,500	32,533
Total Revenue	319,912	54,716	18,460	802	651	770	**395,311**	335,500	301,580
Recoveries from:									
Major Federal Airports									
Air traffic control charge	-	-	61,201	-	-	-	**61,201**	52,700	84,622
Management services charge	-	38,296	-	-	-	6,234	**44,530**	43,700	54,869
	-	38,296	61,201	-	-	6,234	**105,731**	96,400	139,491
Marine Transportation Program									
Coast Guard helicopters and telecommunication services	-	-	170	-	12,605	-	**12,775**	13,000	13,498
Environmental Services Program									
Weather Services	117	539	827	-	-	-	**1,483**	2,000	1,759
Total Recoveries	117	38,835	62,198	-	12,605	6,234	**119,989**	111,400	154,748
Air Transportation Tax	81,503	223,197	51,300	-	-	-	**356,000**	291,000	225,012
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	401,532	316,748	131,958	802	13,256	7,004	**871,300**	737,900	681,340

8. Stores Revolving Fund

Actual expenditures and receipts are displayed to March 31, 1985. Forecast expenditures and receipts are displayed for the fiscal years 1985-86 and 1986-87.

Figure 6-22: Statement of Changes in Stores Revolving Fund Drawdown ($000)

Fiscal Year	Opening Balance	Expenditures	Receipts	Closing Balance
1982-83	31,800	14,200	13,500	32,500
1983-84	32,500	14,900	14,700	32,700
1984-85	32,700	18,100	17,000	33,800
1985-86	33,800	25,700	22,100	37,400
1986-87	37,400	26,000	23,400	40,000

9. Details of Legal Mandate

In addition to the principal Acts cited on page 1-26, Transport Canada Activities are governed by the following specific Acts:

Marine: For federal marine way and terminal functions, the following Acts govern:

- Canada Shipping Act;
- the Navigable Waters Protection Act;
- the Arctic Waters Pollution Prevention Act;
- the Canada Ports Corporation Act;
- the St. Lawrence Seaway Act;
- the Pilotage Act;
- the Harbour Commissions Act;
- Toronto Harbour Commissioners Act;
- the Hamilton Harbour Commissioners Act;
- the Public Harbours and Ports Facilities Act; and
- the Carriage of Goods by Water Act.

Air: The Aeronautics Act requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics. It also enables the Minister to develop, operate and maintain airports and air navigational services.

Surface: The following Acts govern the Surface Transportation Activity: the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act and the Motor Vehicle Transport Act, and the Railway Relocation and Crossing Act.

Departmental Administration: The following Acts govern functions carried out by the Departmenmtal Administration Activity: the Railway Act, the Western Grain Transportation Act, the Canadian National Railways Act. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Price Edward Island entered Confederation. Also the Crown corporations provisions of the Financial Administration Act have a significant impact on the interactions between CN, CN Marine Inc., VIA Rail and the Departmental Administration Activity.

10. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations.

Figure 6-23 to 6-27 display details of the funding to Crown Corporations provided through appropriations.

Figure 6-23: Canada Harbour Place Corporation

(thousands of dollars)	1986–87 Main Estimates	1985–86 Main Estimates
Canada Place	7,345	23,722
Canadian Pavilion:		
Operating costs	12,809	7,998
Capital expenditures	14,689	48,208
Non-government receipts	– 14,233	– 12,329
Decrease in working capital	– 11,426	.....
Funding required for operations	9,184	67,599
Payments from other departments	.....	6,990
Total Budgetary Requirements	**9,184**	**60,609**

Figure 6-24: Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

(thousands of dollars)	1986–87 Main Estimates	1985–86 Main Estimates
Operating expenses	10,339	11,536
Revenue from users	6,697	6,544
Net operating expenses	3,642	4,992
Less:		
Non-cash items	1,232	1,225
Cash required for operations	2,410	3,767
Acquisition of property, plant and equipment	78	88
Total Budgetary Requirements	**2,488**	**3,855**

Figure 6-27: VIA Rail Canada Inc.

(thousands of dollars)	1986–87 Main Estimates	1985–86 Main Estimates
Operating expenses	663,400	686,000
Revenue from users	232,500	210,500
Net operating expenses	430,900	475,500
Less:		
Non-cash items	72,800	55,000
Cash required for operations	358,100	420,500
Acquisition of property, plant and equipment	132,300	175,200
Total Budgetary Requirements	**490,400**	**595,700**

Figure 6-25: Canada Ports Corporation

(thousands of dollars)	1986–87 Main Estimates	1985–86 Main Estimates
Capital expenditures:		
Sept-Îles —Quebec —		
Renewal of Port Facilities	6,267	14,047
Chicoutimi — Quebec —		
Relocation of Port Facilities	.....	4,662
Churchill — Manitoba —		
Acquisition of tug	2,600	2,500
Sub-total budgetary requirements	8,867	21,209
Non-Budgetary:		
Loans to finance fixed assets	.....	7,971
Total Requirements	**8,867**	**29,180**

Figure 6-26: CN Marine Inc.

(thousands of dollars)	1986–87 Main Estimates	1985–86 Main Estimates
Operating expenses	193,800	186,618
Revenue from users	56,100	52,282
Net operating expenses	137,700	134,336
Less:		
Non-cash items	21,300	11,500
Cash required for operations	116,400	122,836
Acquisition of property, plant and equipment	29,706	10,075
Total Budgetary Requirements	**146,106**	**132,911**

Transports Canada

Budget des dépenses 1986-1987

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1986

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1987-III-48
ISBN 0-660-53206-9

au Canada: $12.00
à l'étranger: $14.40

Prix sujet à changement sans préavis

Budget des dépenses 1986-1987

Partie III

Transports Canada

Préface

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Le plan est divisé en trois sections. La section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et d'autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'extraits de la Partie II du Budget des dépenses afin d'assurer le bien avec les autres documents budgétaires. Les chapitres comprennent également des extraits du Volume II des Comptes publics. Ceux-ci permettent d'évaluer le rendement du Programme sur le plan financier au cours de la dernière année.

Ce document a pour objet de permettre aux lecteurs de trouver facilement les renseignements qu'ils cherchent. La table des matières indique en détail le contenu de chaque section et l'état financier de la section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant dans la section II. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

En 1985-1986, le Ministère a mis en place une nouvelle structure d'activité et apporté des changements organisationnels. Le plan de dépenses de cette année présente des renseignements sur le rendement financier pour toutes les activités. Le Ministère continuera d'étayer et d'améliorer ces renseignements pour les futurs plans de dépenses.

Table des matières

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 1-4
Extraits du volume II des Comptes publics 1-9

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1986-1987
   1. Points saillants 1-12
   2. État financier récapitulatif par activité 1-16
B. Rendement récent
   1. Points saillants 1-19
   2. Revue du rendement financier 1-26
C. Données de base
   1. Introduction 1-29
   2. Mandat légal 1-29
   3. Objectif du Programme 1-29
   4. Plan d'exécution du Programme 1-29
D. Perspective de planification et revue du rendement
   1. Contexte 1-34
   2. Initiatives 1-35
   3. Mise à jour des initiatives antérieures 1-39
   4. Efficacité du Programme 1-43

Section II
Analyse par activité

A. Transport maritime 2-1
B. Transports aériens 3-1
C. Transports de surface 4-1
D. Administration centrale 5-1

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article
   1. Dépenses par article 6-1
   2. Dépenses en personnel 6-2
   3. Dépenses en capital 6-4
   4. Paiements de transfert 6-39
B. Analyse des coûts 6-45
C. Analyse des recettes 6-46
D. Autres analyses
   1. Transport maritime - Prêts 6-48
   2. Flotte de la Garde côtière canadienne 6-49
   3. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière 6-50
   4. Caisse des réclamations de la pollution maritime 6-51
   5. Emplacement des bases, ports principaux et installations 6-52
   6. Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux 6-54
   7. Résumé des recettes et des coûts recouvrés - Transports aériens 6-56
   8. Fonds renouvelable des magasins 6-57
   9. Détails du mandat légal 6-58
   10. Sommaires du financement par voies de crédits - sociétés d'État 6-59

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation

L'autorisation est demandée de dépenser 2 457 457 117 $ pour mettre en oeuvre le Programme des transports au cours de l'exercice financier 1986-1987. Certaines lois actuelles autorisent des dépenses supplémentaires nettes se chiffrant à 86 356 000 $.

Le Parlement a autorisé précédemment un prélèvement total de 43 700 000 $ au titre du fonds renouvelable des magasins et un prélèvement de 80 000 000 $ au titre du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes.

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986
	Transports		
1	Dépenses de fonctionnement	678 830	931 579
5	Dépenses en capital	828 304	752 515
10	Subventions et contributions	280 402	295 317
15	Paiements à la Corporation Place du Havre Canada	9 184	60 609
20	Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée	2 116	1 709
25	Paiement à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	2 488	3 855
30	Paiement à la Société canadienne des ports	8 867	21 209
35	Paiement à la Commission du port de Hamilton	1 160	2 000
40	Paiements à CN Marine Inc.	146 106	132 911
45	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	500 000	600 700
(S)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	40	42
(S)	Fonds renouvelable des magasins	2 600	3 600
(S)	Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes	-21 134	-94 390
(S)	Abolition des péages sur le Pont Victoria	2 600	2 500
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	102 250	101 286
	Crédit budgétaire non requis - Paiement au fonds renouvelable - Dépenses en capital	0	7 198
	Total du budgétaire	2 543 813	2 822 640
	Crédits non-budgétaires non requis		
	- Prêts à la Société canadienne des ports	0	1 190
	- Prêts à la Société du port de Halifax	0	6 781
	Total du non-budgétaire	0	7 791
	Total du Programme	2 543 813	2 830 611

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Crédits - Libellé et sommes demandées

Numéros des crédits	Ministères et organismes (dollars)	Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986
	Transports		
1	Transports - Dépenses de fonctionnement et a) autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'arrimage et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière de navigation, y compris les aides à la navigation et la navigation maritime; b) autorisation d'engager des dépenses pour des biens autres que fédéraux pendant l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique; c) autorisation de faire des paiements de commissions pour le recouvrement de recettes conformément à la Loi sur l'aéronautique; d) sous réserve de l'alinéa e), autorisation de dépenser les recettes de l'année, sauf celles provenant d'activités ayant lieu dans le cadre de l'Activité des transports de surface; et e) autorisation de dépenser un montant de recettes reçues dans l'année au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction, montant qui soit égal, de l'avis du ministre du Revenu national, au montant net provenant, dans l'année, de l'impôt à payer en vertu de la partie II de la Loi sur la taxe d'accise, moins la partie de cette somme qui est créditée au fonds renouvelable des aéroports.	**678 830 000**	931 579 000
5	Transports - Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par des provinces ou des municipalités, des autorités locales, des entrepreneurs privés.	**828 304 000**	752 515 000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

Numéros des crédits	Ministères et organismes (dollars)	Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986
10	Transports - Les subventions inscrites au Budget et les contributions, y compris les paiements effectués à titre de supplément aux allocations de pension prévus par la Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, de façon à porter le versement minimum, au cours de l'année civile 1986, à 50 $ par mois plutôt qu'à 20 $ par mois comme le prévoit ladite Loi.	**280 402 117**	295 317 000
15	Paiements à la Corporation Place du Havre Canada à l'égard des dépenses de fonctionnement et des dépenses en capital pour la construction et l'exploitation d'une installation à la Jetée C.-B. à Vancouver (C.-B.), et d'un terminal pour navires de croisière, du Pavillon du Canada à l'Expo 86 et d'installations connexes.	**9 184 000**	60 609 000
20	Paiements à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée à affecter par celle-ci au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la Compagnie pour l'année civile 1986.	**2 116 000**	1 709 000
25	Paiement à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques Cartier et Champlain à Montréal.	**2 488 000**	3 855 000
30	Paiement à la Société canadienne des ports concernant: a) le développement d'installations au port de Sept-Îles (Québec); et b) la construction d'un nouveau remorqueur au port de Churchill (Manitoba).	**8 867 000**	21 209 000
35	Paiement à la Commission du port de Hamilton pour aider à payer les coûts de la construction du complexe East Port, Hamilton (Ontario).	**1 160 000**	2 000 000

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

Numéros des crédits	Ministères et organismes (dollars)	Budget principal 1986-1987	Budget principal 1985-1986
40	Paiements à CN Marine Inc. conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté: a) relativement aux services subventionnés de transport maritime suivants: traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et terminus de Terre-Neuve; traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard; traversiers entre Yarmouth (N.-É.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (États-Unis) et terminus, et traversiers entre Digby et Saint-John et terminus, et b) afin de payer les frais de jonction de transports ferroviaires et maritimes et de jonction de transports sur voie étroite et sur voie normale, ainsi que les frais de traversiers et de terminus.	**146 106 000**	132 911 000
45	Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus au sous-alinéa c)(i) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service ferroviaire voyageurs, conformément au sous-alinéa c)(ii) du crédit 52d (Transports) de la Loi n°1 de 1977 portant affectation de crédits.	**500 000 000**	600 700 000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Programme par activités

(en milliers de dollars)	Budget principal 1986-1987							Budget principal 1985-1986
	Années-personnes autorisées	Budgétaire					Total	
		Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transfert	Total partiel	Moins: recettes à valoir sur le crédit		
*Transport maritime	6 213	342 365	47 436	1 014	830 440	8 650	822 790	856 681
**Transports aériens	11 852	955 464	565 051	41 417	1 562 331	871 300	691 031	777 274
***Transports de surface	222	27 867	2 210	22 953	52 550	-	52 550	1 006 335
****Administration centrale	3 071	257 412	8 654	217 713	483 779	5 927	477 852	190 951
	21 358	1 583 108	623 351	283 097	2 929 100	885 877	2 043 223	2 831 241
Années-personnes autorisées en 1985-1986		22 011						

* L'activité comprend des paiements aux sociétés d'état suivantes: la compagnie de navigation Canarctic Limitée (7 116 000 $ - crédit 20), la société les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (2 496 000 $ - crédit 25), la Société canadienne des ports (5 867 000 $ - crédit 30) et la Commission du port de Hamilton (1 160 000 - crédit 35). Les pages 521-401 le tableau des paiements de transfert contiennent de plus amples renseignements sur les activités de la société les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la Société canadienne des ports.

** Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes. Une partie de cette activité est financée au moyen d'un fonds renouvelable. Les montants figurant sur ce tableau comprennent les besoins de trésorerie au titre du fonds pour l'exercice financier. Pour plus de renseignements sur la ventilation des dépenses et des recettes du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes, se reporter à la Partie III du Budget des dépenses principal du Ministère.

*** L'activité comprend des paiements s'élevant à $146 196 000 (crédit 40) à CN Marine Inc. et à $440 400 000 (crédit 45) à VIA Rail Canada Inc. Quoique les fonds demandés pour le crédit 45 s'élèvent à $500 000 000, les autres dépenses, qui s'élèvent à $6 600 000, se rapportent à des paiements d'aide aux travailleurs à des compagnies ferroviaires parmi lesquelles se trouve VIA Rail Canada Inc. Les pages suivant le tableau des paiements de transfert contiennent de plus amples renseignements sur les activités de CN Marine Inc. et VIA Rail Canada Inc.

**** Fonds renouvelable des magasins. Une partie de cette activité est financée au moyen du fonds renouvelable, et dans le cas de ce fonds, les besoins de trésorerie nets sont égaux à la différence prévue entre les dépenses et les recettes.

L'activité comprend aussi des paiements s'élevant à $4 144 000 (crédit 15) à la Corporation Place du Havre Canada. Les pages suivant le tableau des paiements de transfert contiennent de plus amples renseignements sur les activités de la Corporation Place du Havre Canada.

De plus amples renseignements concernant les crédits budgétaires des sociétés d'État sont disponibles à partir de la page 6-59.

Extraits du volume II des Comptes publics

Utilisation des crédits pour 1984-1985

(dollars)	Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle
Administration centrale			
Budgétaire			
Crédit 1 - Dépenses de fonctionnement	101 817 000	114 599 805	**106 855 709**
Crédit 5 - Dépenses en capital	18 583 000	23 064 000	**14 525 029**
Statutaire - Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	40 000	41 682	**41 682**
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	7 898 000	9 102 000	**9 102 000**
Statutaire - Fonds renouvelable des magasins	600 000	10 789 350	**960 254**
	128 938 000	**157 596 837**	**131 484 674**
Transport maritime			
Budgétaire			
Crédit 10 - Dépenses de fonctionnement	432 570 000	434 149 675	**409 296 897**
Crédit 15 - Dépenses en capital	435 257 000	365 630 705	**313 249 330**
Crédit 16b - Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Ltée	-	6 514 000	**6 513 995**
Crédit 17b - Paiement à la Commission du port de Windsor	-	515 000	**515 000**
Crédit 20 - Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique	386 000	386 000	**90 403**
Crédit 25 - Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Ltée	3 303 000	3 303 000	**2 590 806**
Crédit 30 - Paiement à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.	4 387 000	4 387 000	**4 387 000**
Crédit 35 - Paiement à la Société canadienne des ports	32 219 000	37 555 928	**35 167 070**
Crédit 36c - Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Ltée	-	1	**-**
Crédit 37c - Paiement à l'Administration de pilotage des Grands lacs	-	432 000	**263 064**
Crédit 40 - Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	3 000 000	3 000 000	**3 000 000**

(dollars)	Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle
Crédit 45 - Paiement à la Commission du port de Hamilton	2 130 000	3 049 000	**3 048 733**
Crédit 46c - Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides	-	1 400 000	**1 370 672**
Crédit 50 - Paiement à la Société des transports du Nord Ltée	1 200 000	1 200 000	-
Crédit 55 - Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides	106 000	106 000	**106 000**
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	27 862 000	32 108 000	**32 108 000**
Statutaire - Remboursements de montants portés des recettes d'exercice précédents	-	7 251	**7 251**
	942 420 000	**893 743 560**	**811 714 221**
Non-budgétaire			
L60 - Prêts à la Société canadienne des ports	4 190 000	4 190 000	**2 569 795**
Statutaire - Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	-	10 000 000	-
Statutaire - Société canadienne des ports	-	10 000 000	-
	4 190 000	**24 190 000**	**2 569 795**
	946 610 000	**917 933 560**	**814 284 016**
Transports aériens			
Budgétaire			
Crédit 65 - Dépenses de fonctionnement	344 878 000	330 282 279	**304 377 966**
Crédit 70 - Dépenses en capital	372 652 000	372 652 000	**331 135 945**
Crédit 75 - Subventions inscrites au Budget et contributions	48 063 000	57 825 500	**43 813 360**
Crédit 80 - Paiement au Fonds renouvelable des aéroports	121 732 000	121 732 000	**36 878 645**
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	50 896 000	58 652 000	**58 652 000**
Statutaire - Remboursements de montants portés aux recettes d'exercices précédents	-	50 148	**50 148**
Statutaire - Fonds renouvelable des aéroports autonomes	16 253 000	50 937 100	**18 860 244**
	954 474 000	**992 131 027**	**793 768 308**

(dollars)	Budget principal	Total des crédits	Utilisation réelle
Transports de surface			
Budgétaire			
Crédit 85 - Dépenses de fonctionnement	27 386 000	30 720 531	**27 150 601**
Crédit 90 - Subventions inscrites au Budget et contributions	310 877 000	458 555 364	**395 016 418**
Crédit 95 - Paiements à CN Marine et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	164 707 000	164 707 000	**164 707 000**
Crédit 100 - Paiements à VIA Rail Canada	679 400 000	600 100 000	**537 516 231**
Crédit 105 - Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et à CN Marine	2 000 000	2 000 000	**1 445 816**
Crédit 110 - Paiement à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	2 000 000	9 200 000	**8 263 040**
Statutaire - Abolition des péages sur le pont Victoria	2 390 000	2 586 467	**2 586 467**
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1 498 000	1 727 000	**1 727 000**
Statutaire - Loi sur le transport du grain de l'Ouest	-	35 006 890	**29 335 702**
	1 190 258 000	**1 304 603 252**	**1 167 748 275**
Non-Budgétaire			
L115 - Actions du capital-actions du CN	13 226 000	13 226 000	**6 100 000**
	13 226 000	**13 226 000**	**6 100 000**
	1 203 484 000	**1 317 829 252**	**1 173 484 275**
Total du programme	**3 233 506 000**	**3 385 490 676**	**2 913 385 273**

Il n'a pas été fait mention, dans les Comptes publics de Transports Canada, du fait que la responsabilité pour le programme de la Corporation Place du Havre Canada a été transférée de Travaux publics Canada, en juillet 1984 - 2 900 000 $.

Nota: Les données des Comptes publics figurant dans d'autres sections du plan de dépenses ont été présentées de nouveau aux fins d'une analyse comparative visant à tenir compte des récentes révisions apportées aux activités et à l'organisation.

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1986-1987

1. Points saillants

En juillet 1985, le ministre des Transports a publié un énoncé de politique intitulé "Aller sans entraves - Un Guide pour la réforme des transports au Canada". Ce document, dans lequel figurent les révisions projetées à la politique canadienne sur les transports, fait partie intégrante des initiatives visant à favoriser la croissance économique. Les propositions législatives découlant de cette politique seront présentées en 1986.

Transports Canada contribuera 200 millions de dollars de plus au programme de réduction du déficit du gouvernement en 1986-1987. Cette initiative a été présentée dans le Budget de mai 1985 et découle de l'exposé économique de novembre 1984. La rationalisation des activités du Ministère permettra une réduction de 100 millions de dollars tandis que le même montant sera récupéré grâce à la réduction des subventions versées à VIA Rail. De plus, le Ministère instaurera des mesures visant à rationaliser la structure organisationnelle, centraliser les services de soutien, réduire les frais indirects et accroître le niveau de recouvrement des coûts. Ces objectifs seront atteints sans qu'il y ait réduction des services aux Canadiens et l'on attachera beaucoup d'importance à la sûreté et à la sécurité de notre système de transport.

Pour 1986-1987, le Ministère a reçu l'approbation du Conseil du Trésor pour mettre en place une structure révisée des programmes et des activités dans le but de rationaliser la gestion du Ministère et de faciliter la prise de décisions en matière d'affectation des ressources.

Pour cette année budgétaire, Transports Canada s'est fixé les priorités suivantes :

Réforme réglementaire économique

- créer un climat favorable au placement de capitaux dans le secteur privé et à la croissance de ce secteur, accroître le niveau de concurrence et réduire les coûts à l'unité des industries du transport en allégeant le fardeau réglementaire, en se fiant plus aux forces du marché et en encourageant davantage la concurrence intramodale et intermodale.

Sécurité

- continuer d'accroître la sécurité de toutes les composantes du réseau national des transports.

Restructuration du Ministère

- revoir les opérations du Ministère de rationaliser ses activités et l'affectation de ses ressources.

Efficacité et rendement

- s'assurer que les services sont d'une qualité et d'un niveau appropriés et en améliorer l'efficacité en obtenant les mêmes résultats avec moins de ressources.

Les passages qui suivent donnent un aperçu, par activité, de la façon dont ces priorités seront mises en application dans tout le Ministère:

Transport maritime:

- déposer des projets de loi visant à promouvoir les objectifs du document "Aller sans entraves" au titre de la réforme réglementaire économique du gouvernement. Cette initiative comprend : la modification de la Loi sur la marine marchande du Canada en vue de remplacer la Partie XV (Cabotage) et d'étendre la juridiction canadienne au secteur off-shore; la modification de la Loi nationale sur les transports afin de simplifier la réglementation du transport maritime de marchandises dans le Nord et le remplacement de la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes, afin de résoudre les problèmes cernés dans la loi en vigueur (qui expire en mars 1986);

- poursuivre les travaux d'élaboration en vue de construire éventuellement un brise-glace classe Polaire 8 comme l'a annoncé le gouvernement le 10 septembre 1985. En plus des autres missions auxquelles sont affectés les navires de la Garde côtière, le nouveau brise-glace sera chargé de promouvoir la souveraineté et la science et il assurera un soutien particulier aux missions de la DN dans l'Arctique; et

- achever la construction de cinq nouveaux baliseurs (classes 1050 et 1100) de la Garde côtière et les mettre en service dans les régions de Terre-Neuve, des Maritimes, du Québec et de l'Ouest (voir page 2-13).

Transports aériens:

- continuer d'améliorer les formalités et les services de sécurité dans les aéroports du fait que la sécurité et la sûreté des aéronefs et des passagers pourraient être compromises par des actes de sabotage et de terrorisme. Une procédure d'exploitation révisée est en voie d'être mise en oeuvre en ce qui a trait au nouvel équipement de sécurité qui servira au contrôle plus efficace des bagages et du fret aérien;

- encourager la croissance de services aériens à la fois nouveaux et innovateurs dans toutes les régions du Canada par l'adoption de la législation découlant du document "Aller sans entraves" qui réduira les restrictions à l'entrée, à l'équipement et aux tarifs;

- revoir les formalités d'accréditation initiale des transporteurs aériens afin d'assurer la mise en place de critères d'essai de sécurité à la fois valables et efficaces conformément aux conditions d'aptitude et de volonté exprimées dans le document "Aller sans entraves" (voir page 1-36);

- préparer diverses options en vue de la mise en place d'une nouvelle structure administrative pour le réseau fédéral d'aéroports au Canada, afin de prévoir un système autonome incorporant le principe de l'interfinancement des plus petits aéroports pour permettre l'exploitation autonome des aéroports locaux (voir page 1-36);

- améliorer la sécurité de l'aviation grâce à une meilleure surveillance de la conformité aux règlements, à un contrôle plus rigoureux de la navigabilité des aéronefs et à la plus grande importance attachée aux responsabilités personnelles liées à la sécurité de l'aviation; et

- poursuivre la mise en oeuvre du Projet de modernisation des radars (RAMP). Le projet, dont le coût estimatif total s'élève à 812 millions de dollars, sera achevé dans huit ans environ. Les dépenses prévues jusqu'à la fin de l'exercice financier 1985-1986 se chiffrent à 111 millions de dollars, et l'on prévoit dépenser 171 millions de dollars en 1986-1987 (voir page 3-23).

Transports de surface:

- poursuivre la mise en place d'un programme global d'inspection, de formation et d'information sur l'intervention en cas d'urgence, afin d'aider à l'application de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (voir page 4-16); et

- contribuer à réduire le nombre d'accidents de la route, à améliorer la santé des gens et à diminuer la consommation de carburant par le truchement d'efforts fédéral-provinciaux visant à améliorer et à appliquer les normes de sécurité des véhicules automobiles (voir page 4-9).

Administration centrale:

- formuler des projets de loi découlant du document "Aller sans entraves", afin d'encourager la croissance d'un réseau de transport concurrentiel desservant toutes les régions du Canada;

- accroître la sécurité, la rentabilité et la compétitivité du réseau de transport ferroviaire du fret dans l'ensemble du pays, en modifiant les lignes de conduite en matière de transport par chemin de fer, les règlements et l'aide financière sélective;

- travailler avec les provinces pour élaborer et exécuter la phase I de la réforme de la réglementation de l'industrie du camionnage, tel qu'il en a été convenu, pour assouplir ou éliminer, d'une manière uniforme, la réglementation superflue du transport motorisé, et pour élaborer un code national de sécurité du camionnage;

- améliorer les aspects institutionnels, juridiques et administratifs des programmes des services ferroviaires voyageurs et des services de traversier, et améliorer également le niveau de service, grâce à l'adoption de la Loi nationale sur le transport ferroviaire des voyageurs et au projet de loi concernant Marine Atlantique, au lancement de programmes efficaces d'acquisition de capital et à la réduction des subventions à l'exploitation par unité;

- surveiller la construction et l'exploitation du Pavillon du Canada à EXPO 86, installation destinée à mettre en valeur les réalisations du Canada dans les domaines des transports et des communications, et coordonner les autres aspects de la participation fédérale à EXPO 86, notamment les activités liées à la présence fédérale, un programme national de sensibilisation du public et la prestation d'un plus grand nombre de services essentiels;

- à la clôture d'EXPO 86, faire don à la Colombie-Britannique du Pavillon du Canada, le convertir en un centre de commerce et de congrès, et déterminer si le gouvernement fédéral devrait continuer de participer à l'exploitation de la Place du Canada;

- mettre en oeuvre, dans les domaines maritime, aérien et routier, d'importants éléments de la sous-entente Canada-Québec de l'EDER, pour un total de 170 millions de dollars sur cinq ans et de 28 millions de dollars en 1986-1987. Ces initiatives comprennent: des projets de recherche et de développement, l'amélioration des transports urbains, la réfection des installations portuaires du Bas de la Côte Nord, l'amélioration de l'équipement et des installations aéroportuaires et un certain nombre de projets de prolongement et d'amélioration des routes.

2. État financier récapitulatif par activité

Tableau 1-1: Besoins financiers nets par activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévus[1] 1985-1986	Différence	Détails à la page
Budgétaire				
Transport maritime[2]	**822 280**	764 487	57 793	2-2
Transports aériens	**691 031**	698 873	(7 842)	3-2
Transports de surface	**52 550**	37 687	14 863	4-2
Administration centrale[3]	**977 952**	1 236 844	(258 892)	5-2
	2 543 813	2 737 891	(194 078)	
Non-budgétaire				
Société canadienne des ports	**-**	6 781	(6 781)	2-2
	2 543 813	2 744 672	(200 859)	
Programme du Ministère				
Années-personnes autorisées	**21 388**	22 222	(834)	

1. Les prévisions de 1985-1986 sont fondées sur les renseignements dont disposaient les gestionnaires au 31 octobre, 1985.
2. Comprend les crédits budgétaires pour la Société canadienne des ports, la Compagnie de navigation Canarctic Limitée, la Commission du port de Hamilton et la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. Voir page 2-5.
3. Comprend les crédits budgétaires pour Via Rail, CN Marine et la Corporation Place du Havre Canada. Voir page 5-5.

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1986-1987 sont inférieurs de 200,9 millions de dollars, ou 7,3 %, aux prévisions de dépenses de 1985-1986. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants:

Budgétaire - Programme du Ministère:

	Millions de dollars
• Transport maritime - augmentations des dépenses en capital (48,9 millions de dollars) en raison de retards dans le calendrier de construction de 1985-1986 et du lancement de nouveaux projets; augmentations mineures (12,2 millions de dollars)	61,1
• Transports aériens - augmentation des investissements de capital pour le projet RAMP, les installations aéroportuaires, l'équipement de navigation et de sécurité (107 millions de dollars); hausse compensatrice du volume, des tarifs et des recettes fiscales (124 millions de dollars); augmentation nette des dépenses de fonctionnement (9 millions de dollars)	(8,0)
• Transports de surface - augmentation des fonds pour le projet de déplacement des lignes de chemin de fer de Régina (13,6 millions de dollars); diminution des besoins pour les projets d'étagement des voies (2,3 millions de dollars); hausse des dépenses de fonctionnement pour les marchés de service professionnel du domaine des marchandises dangereuses (4,5 millions de dollars); baisses compensatrices mineures (0,5 million de dollars)	15,3
• Administration centrale - réduction des besoins de capital pour le Collège de la Garde côtière (3,4 millions de dollars); réduction du déficit (78,2 millions de dollars); achèvement des programmes de renforcement des routes (19,4 millions de dollars) et du Programme d'acquisition de wagons-trémies (39 millions de dollars)	(140,0)

Budgétaire - Sociétés d'État:

• Transport maritime - réduction des besoins pour la Société canadienne des ports en raison de l'achèvement de projets en 1985-1986	(5,9)

	Millions de dollars
• Administration centrale - augmentation des paiements à CN Marine (43,4 millions de dollars); réduction des niveaux de référence de VIA Rail (100 millions de dollars); réduction des besoins pour la Corporation Place du Havre Canada (46,4 millions de dollars)	(103,0)
Non-budgétaire - Sociétés d'État:	
• Transport maritime - aucune dépense n'est prévue pour les prêts en 1986-1987	(6,8)

Explication du montant prévu pour 1985-1986 : Le montant prévu pour 1985-1986 est inférieur de 85,9 millions de dollars, ou 3,0 %, aux 2 830,6 millions de dollars indiqués dans le Budget des dépenses de 1985-1986. Les principaux postes expliquant cette différence sont les suivants :

Transport maritime - réduction des besoins de capital (41,7 millions de dollars) en raison de projets de construction retardés; réduction du déficit et mesures de restriction (18,4 millions de dollars); postes mineurs, diminution nette (1,4 million de dollars)	(61,5)
Transports aériens - réductions des dépenses de fonctionnement (8 millions de dollars) en raison des mesures de restriction; réduction des besoins de capital due à des retards dans la construction et à des projets reportés (33 millions de dollars); diminution des recettes nette de 4 millions de dollars	(45,0)
Transports de surface - augmentation des dépenses F et E pour les services professionnels (2,5 millions de dollars) et les projets d'investissement spéciaux liés à l'étagement des voies (2,3 millions de dollars); et diminution des besoins concernant le déplacement des lignes de chemin de fer de Régina (5,6 millions de dollars)	(0,8)
Administration centrale - augmentation des paiements pour l'achat de wagons-trémies (39 millions de dollars) et pour les projets de renforcement des routes (13,3 millions de dollars); diminution des paiements à CN Marine (30,1 millions de dollars)	22,2

B. Rendement récent

1. Points saillants

Rendement en 1984-1985 :

Transport maritime:

- un total de 313 millions de dollars a été investi dans l'infrastructure et l'équipement du secteur maritime;
- un Centre de formation aux fonctions d'urgence en mer (FUM) a été achevé à Terre-Neuve et est exploité par la province afin d'assurer une formation en sauvetage, en lutte contre les incendies et en survie; et
- pour remplacer le NGCC Daring, on a fait l'acquisition d'un ravitailleur off-shore et on a modifié sa configuration.

Transports aériens:

- le Bureau canadien de la sécurité aérienne a été mis sur pied;
- des modifications aux Parties I et III de la Loi sur l'aéronautique ont été déposées au Parlement le 28 mars 1985 et ont reçu la sanction royale le 28 juin 1985. Ces modifications, qui visent à mettre en oeuvre les recommandations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne, établissent les pouvoirs statutaires nécessaires pour adopter des règlements nouveaux et révisés en matière de sécurité de l'aviation, et prévoient des sanctions administratives de même que l'établissement du Tribunal de l'aviation civile; et
- un total de 460 millions de dollars a été investi dans l'infrastructure et l'équipement du secteur aérien.

Transports de surface

- de nouvelles normes de sécurité des véhicules automobiles ont été élaborées, notamment sur les sièges d'auto pour enfant, les feux de freinage (plus efficace), et les phares aérodynamiques visant à économiser le carburant; et
- promulgation du premier règlement pris en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses; ce règlement porte sur les étiquettes et plaques et sur la formation.

Administration centrale

- en vertu du programme élargi de R et D en transport des handicapés, des projets ont été lancés afin de permettre l'accès équitable des personnes handicapées aux installations aéroportuaires et aux moyens de transport dans les centres urbains et les régions rurales. Plusieurs de ces projets en sont à l'étape de démonstration ou de mise en oeuvre;

- un protocole d'entente a été signé en février 1985 par les ministres des gouvernements fédéral et provinciaux pour modifier considérablement la réglementation économique et administrative de l'industrie du camionnage;

- des mesures législatives ont été amorcées en vue de faire de VIA Rail et de CN Marine Inc. des sociétés d'État distinctes qui relèveront directement du ministre des Transports; de même qu'un certain nombre de modifications aux services et tarifs de traversier de la côte Est;

- le Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs a effectué une étude sur VIA Rail qui a donné lieu au rétablissement d'un certain nombre de services ferroviaires voyageurs, à une réorganisation de la structure commerciale de VIA et à l'engagement d'équiper les trains transcontinentaux de nouvelles locomotives et de nouveaux wagons; des restrictions de financement ont été imposées en vue de réduire les paiements du gouvernement à l'égard des services ferroviaires voyageurs, de 600 millions de dollars en 1985-1986 à 400 millions de dollars en 1989-1990;

- le gouvernement fédéral a continué de se montrer favorable à l'amélioration des réseaux de transport de surface par le truchement du Programme de renforcement et d'amélioration des routes principales et des ententes auxiliaires sur les transports conclues aux termes des ententes globales sur le développement économique et régional (EDER) (25,8 millions de dollars, 37,4 millions de dollars et 7,3 millions de dollars respectivement pour les routes provinciales, les routes secondaires et les routes d'accès); et

- en 1984-1985, 132,9 millions de dollars ont été affectés au Programme de remise en état d'embranchements des Prairies. Le Programme (571,4 millions de dollars sur six ans) comprend une réserve au montant de 51,3 millions de dollars pour l'amélioration du réseau de transport du grain, qui aidera à payer le coût d'améliorations ferroviaires et autres à apporter à ce réseau.

Rendement en 1985-1986:

Transport maritime

- des mesures ont été instaurées pour améliorer la sécurité du transport maritime grâce aux modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada qui ont été déposées au Parlement et dont l'objet est de mettre à jour les prescriptions concernant la prévention de la pollution, les indemnités pour les dommages causés par la pollution par les hydrocarbures, la formation des gens de mer et les services du trafic maritime; d'imposer des frais pour l'utilisation de certains services de la Garde côtière, notamment aides à la navigation, déglaçage et dragage, et de permettre l'élaboration d'une politique connexe de recouvrement des coûts;

- l'État a réalisé des recettes de 27,0 millions de dollars grâce à la privatisation de la Société des transports du Nord Ltée.

- depuis le 27 juin 1985, la Garde côtière a prêté son concours à l'enquête sur l'écrasement du vol 182 d'Air India. L'étape du tracé des plans et des photographies a été achevée à la fin de septembre. La phase de récupération a débuté le 8 octobre 1985 et deux navires ont été affectés à cette mission, soit le NGCC JOHN CABOT et le ravitailleur off-shore canadien KRUEZTURM, affrété par les États-Unis. Les travaux ont pris fin le 31 octobre. Pour achever la phase de récupération et mettre fin à la participation de la Garde côtière à l'enquête, le NGCC JOHN CABOT a procédé à la récupération de dix petites pièces à la demande des enquêteurs indiens et canadiens. La participation de la Garde côtière sur les lieux de l'écrasement a pris fin à la mi-décembre;

- le Ministre a annoncé le 14 novembre 1985 la signature d'une entente entre le Ministère et six importantes compagnies pétrolières canadiennes concernant un Plan mixte d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Cet accord est le premier de son genre dans le monde et réunit les forces du gouvernement et de l'industrie pour diriger l'intervention en cas d'incidents majeurs de pollution par les hydrocarbures;

- selon les prévisions, 299 millions de dollars seront investis dans l'infrastructure et l'équipement du secteur maritime; et

- dans le programme de remplacement de la flotte, quatre navires ont été mis en service dans les régions de Terre-Neuve, du centre et de l'Ouest.

Transports aériens:

- le 3 octobre 1985, le ministre des Transports a annoncé l'établissement d'un groupe de travail composé de représentants du gouvernement, de l'industrie et de la communauté, en vue de revoir la structure administrative des aéroports fédéraux du Canada et de formuler des recommandations quant aux améliorations possibles. Le Groupe de travail sur les aéroports doit normalement présenter son rapport final au plus tard en avril 1986;

- les initiatives en matière de réforme réglementaire exposées dans "Aller sans entraves" ont favorisé la concurrence, de nouveaux services et des tarifs moins élevés pour les vols intérieurs; un processus moins complexe d'approbation de certaines routes aériennes transfrontalières; et un certain assouplissement de la réglementation de certains vols internationaux;

- pour faire ressortir l'importance attachée à la sécurité aérienne et pour rationaliser la structure administrative des aéroports, Transports Canada a établi deux organisations distinctes en octobre 1985. Ces deux nouveaux groupes, qui tirent essentiellement leur origine de l'Administration canadienne du transport aérien, sont le Groupe de l'aviation et le Groupe de la gestion des aéroports. Cette réorganisation vise à distinguer l'activité commerciale des aéroports des fonctions ministérielles liées à la sécurité et à la réglementation de l'aviation, afin de mieux définir le mandat de chaque groupe. La réorganisation est de plus compatible avec la politique gouvernementale qui vise l'établissement d'une structure administrative nouvelle et plus efficace pour les aéroports;

- le Ministère a élargi et renforcé la procédure et les systèmes de sécurité dans les aéroports face au danger grandissant que posent les groupes de terroristes à l'égard de l'aviation civile dans le monde; et

- selon les prévisions, 458 millions de dollars seront investis dans l'infrastructure et l'équipement reliés à l'aviation et aux aéroports.

Transports de surface:

- entrée en vigueur du Règlement pris en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et lancement du programme de vérification de conformité. Ce règlement donne la classification et les listes des marchandises dangereuses et traite des documents qui doivent accompagner les envois de marchandises dangereuses, des indications de danger telles que des étiquettes ou des plaques, des normes de sécurité auxquelles doivent se conformer les expéditeurs et les transporteurs de marchandises dangereuses, des avis qui doivent être donnés aux autorités en cas d'accidents et de la formation des employés; et

- de nouvelles normes de sécurité des véhicules automobiles ont été élaborées, notamment sur les sièges d'auto pour enfant, l'éclairage des véhicules le jour, le circuit de freinage des camions et des autobus, les autobus scolaires, l'identification des contrôles, et les restrictions à l'importation de pneus de camion à des fins de rechapage; des nouvelles normes d'émission ont été élaborées pour les poids lourds et les motocyclettes.

Administration centrale:

- suivant la publication du document "Aller sans entraves", les expéditeurs, les transporteurs, les voyageurs, les représentants de la main-d'oeuvre et d'autres parties intéressées ont été invitées à commenter les propositions et à formuler des suggestions;

- un programme de transport des personnes handicapées a été mis en oeuvre et comprend: l'acquisition de véhicules spéciaux pour les petites agglomérations ou les communautés rurales, la démonstration de services de transport assurés par des bénévoles en vue de trouver des moyens moins coûteux de transport des personnes handicapées et le partage des coûts de la conception et de la construction de l'autocar accessible Mach II qui sera inauguré à EXPO 86 et dans tout le Canada;

- CN Marine a été constituée en société d'État distincte et les activités suivantes se sont déroulées:

  - nouveau contrat entre Transports Canada et CN Marine (entente bipartite);

  - construction d'un nouveau navire pour les services côtiers de Terre-Neuve et du Labrador;

  - inauguration d'un nouveau service de traversier pour Terre-Neuve (de Jackson's Arm à Harbour Deep).

- la Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C. a été adoptée en première lecture le 5 décembre 1985. Cette Loi vise à constituer CN Marine en société d'État distincte, avec le nouveau nom de Marine Atlantique, au début de 1986;

- le gouvernement fédéral et VIA Rail ont réalisé ce qui suit pour les services ferroviaires voyageurs:

  - rédaction d'une nouvelle loi sur les services ferroviaires voyageurs;

  - rétablissement de plusieurs services en juin 1985 ("Atlantique", "Supercontinental", "Canadien", liaison Montréal-Mont-Joli, liaison Montréal-Sherbrooke et Toronto-Havelock);

  - vingt locomotives F-40 ph-2 ont été commandées pour les routes transcontinentales de VIA, au coût de 50 millions de dollars;

  - ouverture du premier centre d'entretien de VIA, installation de 100 millions de dollars située dans le district Mimico à Toronto.

- des projets ont été lancés durant la première année de la sous-entente quinquennale sur les transports (170 millions de dollars) conclue entre le Canada et le Québec en vertu de l'EDER, y compris les travaux liés à la Gare du Palais et des projets de recherche et de développement;

- des modifications à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest sont entrées en vigueur le 1er août 1985. Ces modifications prévoient : l'établissement d'un taux de fret maximum pour les producteurs qui ne dépassera pas le barème de 1984-1985 au cours des campagnes annuelles 1985-1986 et 1986-1987; l'abolition du volume plafond de 31,5 millions de tonnes et l'introduction d'un mécanisme du "rajustement de contrôle"; l'augmentation du nombre de représentants des producteurs au Comité supérieur du transport du grain, y compris pour la première fois un représentant des producteurs de la Colombie-Britannique; l'obligation, pour les compagnies de chemin de fer, de publier la déclaration annuelle de leurs principaux projets d'investissement pour le transport du grain; et l'incorporation, dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, de l'engagement du gouvernement à l'égard du programme de remise en état d'embranchements ferroviaires;

- la Corporation Place du Havre Canada a terminé à temps la construction de Place Canada et du Pavillon du Canada à EXPO 86, et cela dans les limites du budget;

- le Secrétariat de la coordination fédérale pour EXPO 86 a lancé un programme national de sensibilisation du public aux réalisations canadiennes dans les domaines des transports et des communications liés à EXPO 86;

- le ministre des Transports a reçu le rapport McDonough sur les solutions de rechange offertes aux embranchements ferroviaires abandonnés;

- selon les prévisions, les dépenses liées au Programme de remise en état d'embranchements des Prairies seront de l'ordre de 97,8 millions de dollars en 1985-1986;

- mise en oeuvre de divers aspects des sous-ententes conclues entre le Canada et le Manitoba en vertu de l'EDER - 21 projets sur un total de 23 ont été entrepris, y compris : remorqueur pour Churchill, améliorations aéroportuaires, travaux à la gare de Winnipeg et restauration des wagons; et

- les travaux avec les provinces et les territories ont été entrepris pour élaborer un code national de sécurité du camionnage.

2. Revue du rendement financier

Tableau 1-2: Revue du rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985			
	Réel[1]	Budget principal	Différence	Détails à la page
Budgétaire				
Transport maritime[2]	789 563	919 384	(129 821)	2-5
Transports aériens	761 319	922 025	(160 706)	3-5
Transports de surface	42 148	37 537	4 611	4-3
Administration centrale[3]	1 311 685	1 337 144	(25 459)	5-5
	2 904 715	3 216 090	(311 375)	
Non-budgétaire				
Société canadienne des ports	2 570	4 190	(1 620)	2-5
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	6 100	13 226	(7 126)	5-5
	8 670	17 416	(8 746)	
Total du Programme	2 913 385	3 233 506	(320 121)	
Années-personnes autorisées	22 300	22 164	136	

1. ne comprend pas les dépenses découlant du transport, en juillet 1984, de la responsabilité pour le programme Corporation Place du Havre de Travaux publics Canada - 2 900 000 $. Voir nota à la page 1-11 "Extraits du volume II des Comptes publics".
2. comprend des crédits budgétaires pour la Société canadienne des Ports, des ponts Jacques Cartier et Champlain, la voie maritime du Saint Laurent et les services de Pilotage. Voir page 2-5.
3. comprend des crédits budgétaires pour VIA Rail et CN Marine. Voir page 5-5.

Explication de la différence: Les années-personnes autorisées et le niveau des dépenses ont été haussés respectivement à 22 211 années-personnes et 3 385,6 millions de dollars dans les budgets supplémentaires et ce, principalement du fait de l'initiative économique du gouvernement visant à accélérer, sinon à faire progresser, certains projets spéciaux d'investissements en capitaux. Les autorisations révisées de dépenses, par type, sont énoncées à la page 1-9 des Extraits du Volume II des Comptes publics. L'important surplus est attribuable aux facteurs suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Programme du Ministère:	
• Transport maritime - retards importants dans le programme de construction des navires en raison de grèves; réduction des coûts estimatifs totaux grâce à la mise en concurrence (109,2 millions de dollars); diminution des frais d'exploitation (22,4 millions de dollars); réduction des paiements prévus à la companie Canarctic et à la STNL (1,9 millions de dollars)	(133,5)
• Transports aériens - réduction des dépenses de fonctionnement en raison des restrictions imposées aux dépenses discrétionnaires (54 millions de dollars); réduction des besoins de capital en raison des retards dans la livraison (31 millions de dollars); retards dans la construction (19 millions de dollars); projets reportés (16 millions de dollars) et soumissions favorables (7 millions de dollars); augmentation des recettes (30 millions de dollars)	(157,0)
• Transports de surface - retards dans les paiements liés aux projets de déplacement des lignes de chemin de fer et de construction de croisements étagés et augmentation des paiements pour le Programme d'aide aux transports urbains (augmentation nette de 2,2 millions de dollars); établissement du Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs et du Groupe de travail sur le Crow et diverses augmentations mineures (2,5 millions de dollars)	4,7
• Administration centrale - augmentation des paiements pour : programmes de remise en état d'embranchements ferroviaires et d'acquisition de wagons-trémies (78,7 millions de dollars); Loi sur le transport du grain de l'Ouest (29,3 millions de dollars); Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve (5,7 millions de dollars); diverses augmentations mineures (8,3 millions de dollars) baisse compensatrice des besoins de capital (5,6 millions de dollars)	116,4

	En millions de dollars
Budgétaire - Sociétés d'État:	
• Transport maritime - augmentation des besoins pour permettre à Ports Canada d'entreprendre les projets de construction retardés et aux Administrations de pilotage de couvrir leurs pertes d'exploitation en 1984	2,9
• Administration centrale - approbations tardives et retards dans la mise en oeuvre des projets d'immobilisations de VIA, plus l'application du fonds de roulement accumulé et réduction des pertes d'exploitation	(141,9)
Non-budgétaire - Sociétés d'État:	
• Transport maritime - diminution des prêts requis en raison de l'augmentation du fonds de roulement de la Société canadienne des ports	(1,6)
• Administration centrale - diminution des fonds réservés à l'achat d'actions du CN pour aider CN Marine à financer ses acquisitions d'immobilisations	(7,1)

C. Données de base

1. Introduction

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile et du ministère de la Défense Civile.

La responsabilité fédérale en matière de transport, qui provient de la compétence définie dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, a évolué de sorte qu'elle englobe aujourd'hui la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

2. Mandat légal

Les principales lois régissant les activités du Programme des transports sont l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi nationale sur les transports. Une liste des autres lois s'ajoutant à ces lois principales peut être consultée à la page 6-58.

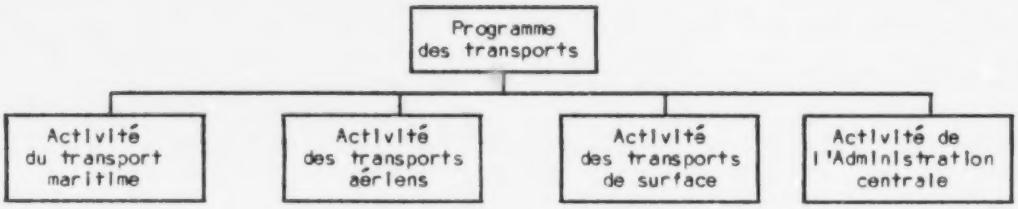
3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme de transport est de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et en exploiter certains éléments.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: La structure des activités qui a été approuvé le 5 septembree 1985 et est entrée en vigueur le 1er avril 1986 est illustrée au Tableau 1-3 ci-dessous. Elle sert à exposer le budget des dépenses pour 1986-1987 ainsi que les dépenses en prévision pour 1985-1986 et les dépenses réelles pour 1984-1985. Pour 1986-1987, la Section II conserve le même niveau de détail que la Partie III antérieure. Cependant, il y a eu récemment des remaniements des responsabilités au niveau des sous-activités, ou plus bas. Où c'est le cas, des données de rapport sur trois ans ont été présentées à nouveau à des fins de comparaison. Certains de ces remaniements peuvent entraîner des anomalies en ce qui a trait aux descriptions d'Activité actuellement déclarées qui sont révisées et seront intégrées au Budget principal de 1987-1988.

Tableau 1-3: Structure des activités



Organisation: Pour atteindre l'objectif du programme, l'organisation de Transports Canada comprend une Administration centrale et quatre groupes d'exploitation - activités du transport maritime, du transport aérien, des Aéroports et du transport de surface - ainsi qu'un certain nombre de sociétés de la Couronne et d'Organismes avec un degré d'autonomie variable. Certaines des sociétés de la Couronne fonctionnent dans le cadre du Ministère tandis que d'autres, comme Air Canada et le Canadien national, sont totalement indépendantes et rendent compte de leur activité au Parlement directement par l'intermédiaire du Ministre. Quatre Organismes, le Bureau canadien de la sécurité aérienne, l'Office du transport du grain et l'Administration du pipe-line du Nord et la Commission canadienne de transports rélèvent eux aussi directement ou indirectement du ministre des Transports.

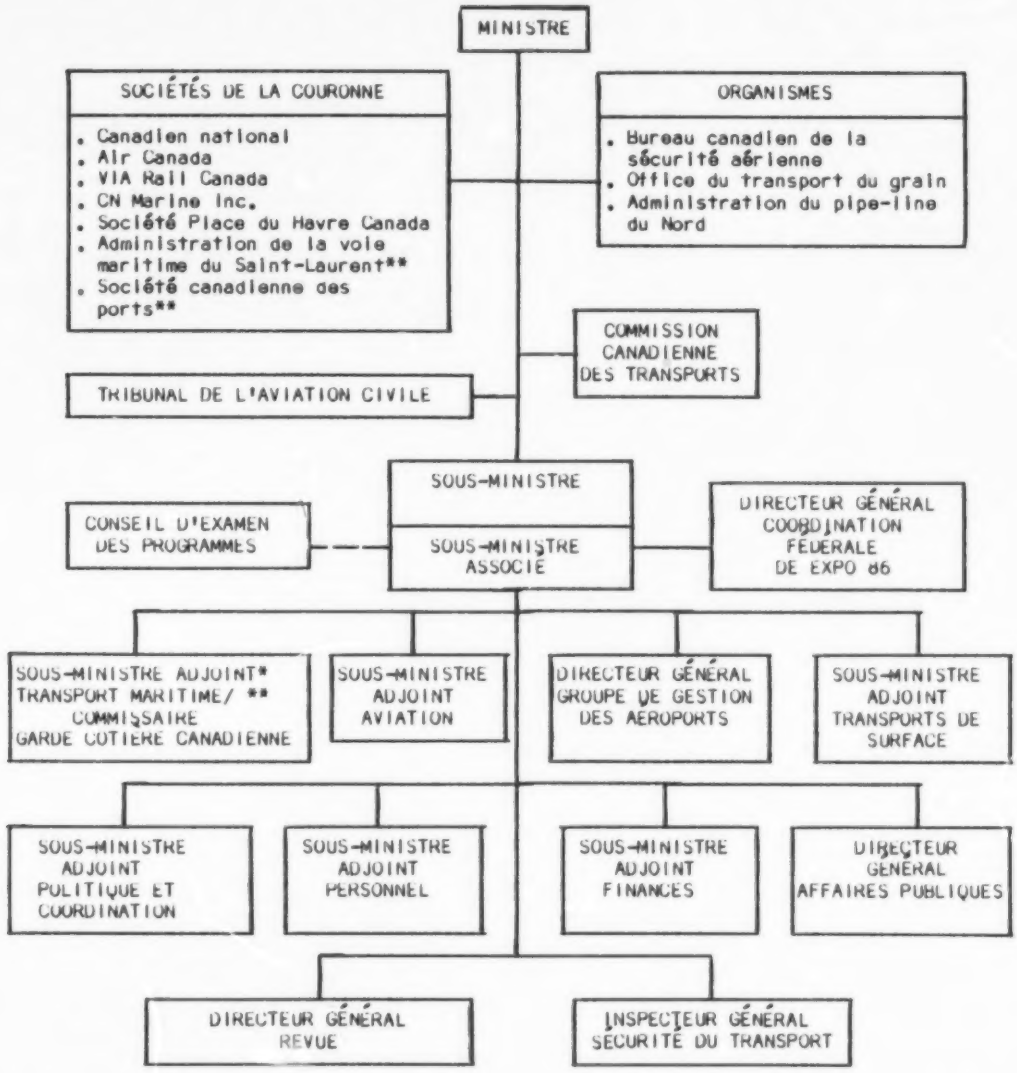
Au sein du Ministère, la planification à long terme, l'élaboration des politiques touchant plusieurs modes de transport et la répartition des ressources entre les programmes sont centralisées. Certains secteurs du programme d'action qui englobent plus d'un mode, tels le personnel, les finances, la formation des spécialistes et le fonctionnement du Ministère, relèvent aussi de services centraux. Toutefois, les opérations organiques du Ministère sont exécutées par l'intermédiaire des bureaux régionaux.

L'un des principaux changements qui s'est produit cette année dans la gestion du Ministère a été la création d'un Conseil d'examen des programmes. Présidé par le Sous-ministre associé, ce Comité est chargé de la revue de toutes les politiques, ainsi que de tous les plans et propositions de programme ayant des incidences sur les ressources en années-personnes et les ressources financières. Il est également chargé de faire les recommandations utiles à ce sujet. La création d'un Conseil d'examen des programmes permet au Ministre et au Ministère d'exercer un plus grand contrôle sur le financement des programmes et de s'engager à atteindre des objectifs de réduction des ressources prédéterminés qui appuient solidement les objectifs de réduction du déficit du gouvernement.

En outre, à compter du 15 octobre 1985, Transports Canada a mis sur pied deux organisations distinctes pour souligner qu'il a mis pleins feux sur la sécurité aérienne et pour rationaliser la structure de la gestion des aéroports.

Le tableau 1-4 donne un aperçu global des entités organisationnelles qui composent le portefeuille du Ministère. La Partie II de Transports Canada est restreinte à une analyse des opérations ministérielles, laquelle dépeint la structure organisationnelle chapeautée par le Sous-ministre et inclue certains projets de financement visant les sociétés de la Couronne comme la Société Place du Havre Canada, la Société canadienne des ports, la CN Marine Inc., l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (les ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.) et Via Rail Canada.

Tableau 1-4: Structure de l'organisation



* Comprend la responsabilité pour les quatre Administrations de pilotage, la Canarctic, les commissions de ports.
**Ces sociétés de la Couronne sont comptables au Ministre, par le biais de l'ADM du transport maritime, aux fins de financement budgétaire.

Le tableau 1-5 montre la matrice des principaux groupes organisationnels de Transports Canada et les lignes d'activité selon lesquelles ils sont financés par crédits budgétaires.

Tableau 1-5: Répartition des ressources par Activité/Organisation (Budgétaires) (en milliers de dollars)

	Maritime	Aérien	Surface	Administration centrale	Budget des dépenses 1986-1987
Cabinets Ministre/Sous-ministre[1]				23 218	**23 218**
SMA, Planification et Coordination[2]				255 085	**255 085**
SMA, Personnel				62 776	**62 776**
SMA, Finances				59 795	**59 795**
SMA Maritime/ Commissaire de la Garde côtière canadienne[3]	810 925				**810 925**
SMA Aviation		660 601			**660 601**
Directeur général Gestion des aéroports		30 430			**30 430**
SMA Surface			52 550		**52 550**
Sociétés de la Couronne					
- CN Marine				146 106	**146 106**
- Via Rail Canada				500 000	**500 000**
- Société Canada Harbour Place				9 184	**9 184**
- Société canadienne des ports	8 867				**8 867**
- Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	2 488				**2 488**
Réduction du déficit				(78 212)	**(78 212)**
	822 280	**691 031**	**52 550**	**977 952**	**2 543 813**

1. Comprend les cabinets de Sous-ministre associé, les affaires publiques, d'avocat-conseil, de Revue, du Secrétariat d'Expo 86, de la Sécurité de Transport, du Conseil d'examen des programmes, et la responsabilité des questions de financement budgétaire de la Société Canada Harbour Place.
2. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire de CN Marine Inc. et de Via Rail Canada. Les crédits sont énumérés séparément ci-après.
3. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire de la Société canadienne des ports et de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.). Les crédits sont énumérés ci-après.

D. Perspective de planification et Revue du rendement

1. Contexte

Priorités gouvernementales: Sont énoncés ci-après les objectifs généraux du gouvernement, tirés du Budget de mai, 1985, en regard desquels Transports Canada doit examiner son contexte particulier :

- Le déficit fédéral est devenu un fardeau sur la nation et il nuit aux investissements du secteur privé. Le gouvernement s'est engagé à s'imposer des restrictions financières et à restructurer le régime fiscal. On a déjà mis le doigt sur des réductions des dépenses et des recouvrements des coûts considérables, et le gouvernement examinera d'autres possibilités d'économiser dans l'avenir.

- Le rôle du gouvernement sera redéfini de manière à améliorer les possibilités de concurrence et de croissance dans le secteur privé et de retirer les obstacles au changement et à l'innovation. Dans ce nouveau rôle, les programmes devront être conçus et réalisés avec encore plus d'efficacité et d'efficience. Le nombre de fonctionnaires sera diminué de 1 % à 2 % par an, dans les cinq années à venir.

- Le gouvernement comptera principalement sur le secteur privé pour sa croissance et pour la création d'emplois. Il adoptera des politiques qui favorisent des investissements plus élevés, une plus grande innovation, une concurrence internationale accrue et un climat positif pour la nouvelle entreprise.

La demande de transport: Après une croissance économique plus lente ces dernières années et certains changements structuraux importants dans l'économie, il semble que la demande de services de transport sera bonne dans la prochaine décennie. D'ici 1995, une croissance économique annuelle moyenne de 2,5 % est prévue, avec une demande nationale accrue. Une plus forte croissance chez les industries productrices de biens, des taux d'inflation qui resteront bas et des prix stables pour le carburant sont autant de facteurs favorables au secteur du transport, lesquels neutraliseront de plus petites augmentations de la population, une croissance plus faible du revenu réel disponible des particuliers et une plus forte concurrence sur les marchés pour ce qui est des matières brutes canadiennes.

On s'attend à ce que d'ici 1995 le transport du fret augmente à un taux annuel moyen de 2,4 % (en prenant 1983 comme année de base) et à ce que cette croissance soit partagée presque également entre le ferroviaire, le maritime et le camionnage. En ce qui concerne le transport voyageur, les prévisions indiquent une croissance annuelle moyenne pour 1985-1995 se situant autour de 3,5 %, les secteurs de l'automobile et des transports aériens étant légèrement meilleurs; par contre, les services ferroviaires voyageurs et les services d'autocars et d'autobus ne connaîtreraient une croissance annuelle de 1,8 % et 1,5 % seulement.

Structure de l'industrie: Depuis la Loi nationale sur les transports de 1967, la structure industrielle du transport a beaucoup changé. Cette industrie a mûri. Le camionnage a prospéré tandis que les chemins de fer sont devenus des transporteurs plus spécialisés s'occupant surtout des marchandises en vrac. La circulation aérienne a triplé et un choix beaucoup plus grand de services aériens est maintenant offert. Les services de transport ayant recours à plus d'un mode (transport multi-modal) ont grossi en importance tandis que les besoins des expéditeurs sont devenus plus diversifiés. Proportionnellement, moins de Canadiens voyagent par train et autocar et autobus; l'automobile continue de dominer. Le principal partenaire commercial du Canada, les États-Unis, ont connu un mouvement vers la déréglementation. Une croissance nationale et internationale fortement accrue fait maintenant partie de la vie quotidienne pour les producteurs et fabricants canadiens.

2. Initiatives

Transport maritime

Législation: Plusieurs lois ayant trait à l'activité maritime doivent être modifiées compte tenu du programme "Aller sans entraves" du Ministère. Force de Loi sera donnée à une sécurité maritime accrue par le biais de modificatifs à la Loi sur la marine marchande du Canada en 1985. En outre, le secteur maritime est assujetti, comme les autres secteurs d'ailleurs, à une stratégie et à un plan pluriannuels de réduction des dépenses. Au niveau de la Garde côtière, il y a l'imposition de frais aux usagers qui est mise en oeuvre par le biais des dispositions prévues dans la Loi sur la marine marchande du Canada pour ce qui est des services tels les Aides à la navigation, le déglaçage et le dragage.

Transports aériens

Groupe de travail des aéroports: Un Comité consultatif présidé par le Sous-ministre associé des transports et un groupe de travail ont été formés au sein du Ministère afin de faire un compte rendu d'ici avril 1986 concernant une nouvelle structure gestionnelle des aéroports au Canada. Depuis le 15 octobre 1985, l'organisation des aéroports de Transports relève du directeur général des Aéroports qui lui est directement comptable au Sous-ministre. Ce groupe de travail élabore des options en vue d'en arriver à un système aéroportuaire d'autosoutien qui incorpore les principes de l'interfinancement des aéroports plus petits, ce qui permettra l'exploitation indépendante des aéroports locaux. La séparation de l'activité commerciale du système des aéroports des fonctions de réglementation et de sécurité aérienne du Ministère est destinée à renforcer le mandat de chaque groupe.

Aller sans entraves: Les points saillants des aspects touchant le transport aérien dans le programme du gouvernement de réformer la législation et la réglementation existantes en matière de transport comprennent :

- l'entrée pour toute catégorie de service aérien commercial pour les transporteurs aériens, devant être autorisée sur la preuve que le transporteur "peut, veut et est capable" ce qui comprend un test de sécurité significatif;
- la dispense à la réglementation pour les transporteurs aériens quand il s'agit de décider des itinéraires et des horaires;
- pas de réglementation permanente des tarifs nationaux, sauf pour revoir des cas d'augmentations excessives;
- une disposition en vue du maintien des services aériens considérés comme étant essentiels dans l'intérêt du public; et
- un certain degré de réduction dans la réglementation sur des routes internationales par l'intermédiaire de négociations bilatérales.

Sécurité de l'aviation civile: Des mesures seront prises afin de rendre la sécurité de la navigation et des aéroports au Canada proportionnée aux menaces perçues.

Les nouvelles initiatives à prendre comprennent les programmes de sécurité et la recherche et le développement. Là où des efforts ont déjà été déployés, comme pour ce qui est de l'achat d'équipement à rayon-x et de détection d'explosifs, il y aura continuité au cours de la période de 1986-1987 comme ce sera le cas pour l'amélioration de la sensibilisation et de l'attitude des passagers et du personnel de l'industrie envers la sécurité. Des améliorations seront également apportées en ce qui concerne les normes d'inspection et de surveillance, la réponse à l'exécution de la loi et la diffusion de l'information sur la sécurité aérienne en 1986-1987.

Transports de surface

Programme de construction de croisements étagés: L'approbation du Cabinet a été obtenue de financer les initiatives sécuritaires prioritaires touchant la construction de croisements étagés.

Administration centrale

Transport des handicapés: Un nouveau projet de financement de 2 millions $ par an a été approuvé et on prévoit que les principales dépenses concerneront l'acquisition de véhicules pour le transport des handicapés dans de petites collectivités urbaines et rurales, des études sur les besoins spéciaux, des projets pilotes, des collectes de données et la diffusion de renseignements, ainsi que la mise au point d'une nouvelle technologie visant à améliorer l'accessibilité.

Réforme réglementaire économique: La principale initiative sera de mettre en vigueur des réformes économiques réglementaires proposées dans l'exposé de principe "Aller sans entraves". Les réformes se concentreront sur les plans gouvernementaux visant à faciliter et à encourager la concurrence et les tendances du marché. Lorsque c'est possible, le fardeau de la réglementation sera réduit. La réforme réglementaire augmentera la compétitivité et diminuera le coût unitaire dans les industries de transport, créant ainsi un climat propice à la croissance et à l'investissement dans le secteur privé.

Les initiatives de réforme réglementaire économique comprennent la rédaction de projets de législation et de modificatifs à la Loi nationale sur les transports. En outre, des plans de surveillance et de contrôle des effets de la réforme seront établis et mis en oeuvre.

Réduction du déficit: Suite aux réductions des dépenses de 1984, une seconde phase supplémentaire d'objectifs de réduction des dépenses a été incluse dans le Budget de mai 1985. Les réductions de Transports Canada épargneront au gouvernement 200 millions $ en 1986-1987. Cette importante contribution de Transports Canada sera réalisée grâce aux trois efforts d'améliorer l'efficacité, de rationaliser le travail et de rationaliser le système.

Réforme réglementaire du camionnage: Des révisions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur (LTVM) ont été faites en vue de refléter les conditions de l'accord signé par les ministres du transport fédérae et provinciaux, ie 27 février 1985. Cet accord fait appel à une réduction du fardeau réglementaire, à une facilité d'entrée et à une rationalisation administrative. Le gouvernement travaillera également à élaborer un code national de sécurité du camionnage.

VIA Rail Canada Inc.:

- introduire une législation visant à assurer un cadre approprié et efficace de prestation des services ferroviaires voyageurs au Canada et aider le Bureau du Contrôleur général des finances à mettre en oeuvre un système de diminution plus efficace;

- transférer des fonctions du CN, et des employés à VIA afin d'accroître le contrôle de VIA sur ses opérations et ses dépenses; et

- l'instauration d'un programme intégral de modernisation pour la flotte de trains transcontinentale de VIA, marqué par la réception de 20 nouvelles locomotives diesel et de 10 locomotives supplémentaires fera l'objet d'un appel d'offres en 1986; et négocier avec Transconsortium en vue de l'achat de 100 à 150 voitures à étage, dont la livraison doit commencer en 1988.

EXPO 86: La Société Canada Harbour Place mettra la dernière main au Pavillon du Canada à l'EXPO 86 et assurera l'exploitation de ce lieu où sont célébrés les réalisations canadiennes dans les transports et les communications et où sont accueillis les invités officiels du pays dans les secteurs gouvernement, affaires, université et arts du monde entier.

CN Marine Inc.:

- l'amélioration continue des services de cabotage du golfe et côtier grâce à l'acquisition de nouveaux bâtiments et à la transition vers l'établissement de nouvelles relations hiérarchiques à CN Marine, résultant de la Partie XII de la Loi sur l'Administration financière, seront les principales initiatives pour l'année 1986-1987. En outre, Transports Canada aidera le bureau du Contrôleur général des finances à mettre en oeuvre un système de diminution plus efficace;

- l'exécution des changements découlant du nouveau statut corporatif de Marine Atlantic Inc. et de la conformité avec les dispositions de la Loi sur l'Administration financière;

- la poursuite des efforts visant à réduire la subvention par mille passager et véhicule, dans tous les services.

3. Mise à jour des initiatives antérieures

Transport maritime

Étude sur les enquêtes sur les accidents maritimes au Canada: Dans le cadre de la mise en application des recommandations contenues dans cette étude, la fonction d'enquête sur les accidents maritimes a été transférée à l'activité de l'Administration du Ministère et placée sous la direction de l'Inspecteur général de la sécurité du transport.

Plan d'investissement de la flotte (PIF), grand projet de la Couronne: Le projet original d'acquisition de la Flotte, qui prévoyait le début, en 1983-1984, de la construction de cinq navires, au coût estimatif de 242,3 millions de dollars, a été considérablement élargi avec la mise en oeuvre du programme spécial d'investissements en capitaux au printemps de 1983. En plus de porter le nombre des navires de construction nouvelle à onze, trois projets de modernisation dont le coût estimatif total s'élève à 700 millions de dollars ont été réalisés.

En partie à cause de la forte concurrence qui s'exerce sur le marché, le coût du programme d'acquisition des navires a décliné à environ 600 millions de dollars. En outre, ce projet a été fortement retardé par des grèves et par l'échec financier de l'un des chantiers. La livraison de deux baliseurs de type 1100 NAVAID a été retardée jusqu'en 1986.

Sociétés de ports locales: À la suite de la proclamation de la Loi sur la Société canadienne des ports, en février 1983, le nouveau conseil d'administration s'est pleinement engagé à atteindre les objectifs prévus par la Loi, notamment celui visant une plus grande autonomie des ports. À l'heure actuelle, six ports sont devenus des sociétés de ports locales, le plus récent étant le port de St John's (T.-N.).

Transports aériens

Sécurité aérienne: En réponse aux recommandations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne, un certain nombre de mesures ont été prises en 1984-1985 et en 1985-1986 :

- le Bureau canadien de la sécurité aérienne a été créé le 1er mai 1984 et est devenu entièrement opérationnel le 1er octobre 1984;
- des ressources ont été obtenues pour que le tribunal de l'Aviation civile devienne opérationnel en 1986;

- un code canadien de navigabilité a été rédigé, on a mis sur pied comité consultatif formé entre autre de représentants de l'industrie. Les pourvois par l'industrie contre l'interprétation technique de normes de navigabilité sont transmis au Comité consultatif sur la navigabilité aérienne;

- des modifications à la Loi sur l'aéronautique ont reçues l'approbation du parlement;

- des ententes bilatérales de navigabilité sont actuellement formulées conjointement avec la France, l'Allemagne de l'Ouest, les Pays-Bas et le Royaume-Uni;

- des vérifications de la réglementation nationale auprès de la Okanagan Helicopters Ltd., de la Wardair Canada Inc., de la Nordair Inc., de la Worldways Canada Ltd et de Air Canada ont été menées en 1984-1985 et 1985-1986 et le programme de surveillance du projet de modernisation des radars a été introduit afin de surveiller plus étroitement les activités des transporteurs aériens;

- une procédure d'homologation de type aux fins de la navigabilité visant à appuyer les efforts mis de l'avant par l'administration fédérale pour mettre en place une industrie canadienne de fabrication d'hélicoptères est élaborée afin d'appuyer les nouveaux engagements en matière de navigabilité, comme les engagements existants d'ailleurs;

- une division du Maintien de la navigabilité a été établie au sein de la direction de la Navigabilité; elle est maintenant entièrement opérationnelle et elle est chargée d'examiner les problèmes de fonctionnement que connaissent des produits aéronautiques exploités ou fabriqués au Canada et de prendre les mesures correctives voulues; et

- un système de compte rendu d'incident, a été élaboré et pleinement mis en oeuvre.

Le plan de développement de l'espace aérien canadien: Afin d'appuyer le système de l'espace aérien canadien, le Groupe de l'aviation a élaboré un cadre de planification technique à long terme pour le développement de l'équipement de navigation aérienne nécessaire à la prestation des services de navigation aérienne d'ici l'an 2000.

Prévoyant discussions et consultations avec les usagers du système, le plan ordonne le remplacement ou la restauration systématique des installations, en se fondant sur le Plan de développement de l'espace aérien.

Projet de modernisation des radars (RAMP): Cet important projet consiste à remplacer de l'équipement radar de surveillance et des systèmes d'affichage qui tombent en désuétude et servent au contrôle de la circulation aérienne. L'acquisition de l'équipement a débuté en 1984-1985 avec l'adjudication d'un contrat à la Raytheon Canada concernant de l'équipement radar sur place (RSE) le 3 mai 1984 pour une valeur de 390 millions $. Le contrat pour l'équipement d'affichage radar (EAR) et le système de traitement des données radar (STDR) a été adjugé à la Raytheon Canada Ltd le 14 mai 1985 pour une valeur de 125 millions $.

Remise en état et remplacement des installations: Les projets visant le remplacement et la remise en état des installations de navigation aérienne et aéroportuaires du système de transport civil national comprennent la reconstruction de pistes et de voies de circulation ainsi que le remplacement des services d'urgence aéroportuaires et de l'équipement d'entretien aéroportuaire. Environ 176 millions $ seront dépensés au cours de 1986-1987 pour remettre en état et remplacer des installations aéroportuaires à travers le Canada.

Développement des installations: Des projets visant à satisfaire à la demande de transport et à maintenir les niveaux de service ont été mis en oeuvre en 1984-1985 au coût total de 79 millions $. Les prévisions de dépenses pour 1985-1986 sont : 44 millions $ pour les installations aéroportuaires et un autre 21 millions $ pour les installations de navigation aérienne.

Transports de surface

Transport des marchandises dangereuses: Le Règlement sur le Transport des marchandises dangereuses constitue un ensemble harmonieux de prescriptions applicables à tous les modes de transport, lequel remplacera les prescriptions actuelles qui ne s'appliquent qu'à un mode de transport. Une fois promulguées certaines sections du Règlement, le 1er juillet 1985, on commencera le programme de vérification de conformité en s'appuyant sur les bureaux régionaux établis dans certaines villes. Une vaste campagne de sensibilisation de l'industrie précédera le programme de l'application de la Loi.

Cet élargissement de programme comporte des avantages à long terme : d'abord, une information valable se dégagera de la détermination des problèmes possibles cernés par les inspecteurs; la présence d'un tel programme d'application de la Loi rassurera le public; et, finalement, le processus d'inspection augmentera le respect de la réglementation. On s'attend à ce qu'il y ait, moins d'accidents liés au transport des marchandises dangereuses et à ce que les conséquences des accidents qui se produiront soient moins graves.

Administration centrale

Ententes sur le développement économique et régional: Les ententes auxiliaires sur le développement des transports, qui prévoient des programmes déterminés de construction et d'amélioration de routes et de chemins, ont été exécutées pendant 1985-1986 de concert avec les provinces de Terre-Neuve et du Québec. Ces programmes de construction routière portent sur une période de sept ans qui se terminera le 31 mars 1992, les contributions fédérales totalisant 112,5 millions de dollars à Terre-Neuve et, pour la province de Québec, un programme quinquennal prenant fin le 31 mars 1990 et recevant des contributions fédérales totalisant 49,0 millions de dollars.

CN Marine Inc.: Le premier des nouveaux bâtiments, le M.V. Caribou, sera en service avant la fin de 1985; la construction d'un nouveau bateau d'excursion pour le Service de cabotage a commencé en 1985.

Transport du grain dans l'Ouest: En juin 1985, le mécanisme du rajustement de contrôle et d'autres modificatifs à la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest ont reçu l'approbation du Parlement. Conformément à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, le ministre des Transports reçoit des rapports d'évaluation sur la justesse des investissements ferroviaires dans les installations relatives au grain, et des discussions ont lieu sur la méthodologie de l'analyse et les niveaux d'investissement.

VIA Rail Canada Inc. : Plusieurs services ferroviaires voyageurs ont été rétablis en juin 1985. Il s'agit de la réinstauration du service transcontinental de l'est, l'Atlantique, du Super continental (Winnipeg - Edmonton - Vancouver), du Canadien (Montréal - Ottawa - Sudbury) et des trois services régionaux (Montréal - Sherbrooke, Montréal - Mont-Joli et Toronto-Havelock).

D'autres initiatives récentes comprennent l'ouverture de l'installation d'entretien de Mimico, la mutation de 1 085 préposés à l'entretien de CN parmi le personnel de VIA Rail, la récente commande de 20 locomotives diesel GM et l'ouverture de négociations en vue de l'achat de 100 à 150 nouvelles voitures à étage.

Une nouvelle législation assurant un cadre efficace à la prestation de services ferroviaires voyageurs a été élaborée et doit être édictée dans un avenir rapproché.

4. Efficacité du programme

Ce Programme consiste en quatre Activités qui se rapportent toutes à "la fourniture d'un réseau national de transport aérien civil sûr et efficace".

Les différentes situations de l'exploitation au Ministère excluent l'établissement d'un seul indicateur complet; cependant, lorsque les Activités assurent des services, l'efficacité du programme doit être jugée selon le degré atteint de satisfaction du client par rapport au degré auxquel les niveaux de service ont été respectés, sur la base d'une valeur maximale en retour de l'argent.

Chacune des Activités est une entité distincte avec des objectifs et sous-objectifs distincts. On pourra se reporter à des renseignements sur le rendement, ainsi qu'à de brefs commentaires et renvois pour chaque Activité, à la Section II, Analyses par Activité. Ensemble, ceux-ci peuvent servir de mandat d'évaluation de l'efficacité globale du Programme.

Section II
Analyse par activité

A. Transport maritime

Aperçu

Les activités de transport maritime comprennent la mise en place de systèmes de navigation, y compris les aides à la navigation à courte et longue portées, les voies navigables, les services du trafic maritime, les communications de sécurité et de correspondance publique, l'aide en route dans les glaces, la surveillance des glaces et la lutte contre celles-ci lors de situations présentant des risques, le recours à des installations et des services par d'autres ministères et organismes gouvernementaux, la coordination du ravitaillement des communautés du Nord, le soutien de la recherche et du développement dans l'Arctique, les services directs assurés par le gouvernement aux termes de son engagement en matière de recherche et de sauvetage en mer, tâches auxquelles participent les services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime, l'information en matière de sécurité des plaisanciers, l'élaboration, la promulgation et la mise en oeuvre de politiques, de règlements et de normes visant le transport maritime, la planification d'urgence et la dépollution de même que le développement, l'administration et l'entretien des havres et des ports publics.

D'autres activités sont également visées et menées par l'intermédiaire de sociétés d'État et autres organismes, notamment les services de pilotage dans les eaux canadiennes, l'exploitation de la voie maritime du Saint-Laurent et de plusieurs ponts enjambant ce cours d'eau, le développement, l'exploitation et l'entretien de quinze ports et de neuf commissions portuaires et, enfin, l'exploitation du N.M. Arctic.

Objectifs des activités

Offrir au secteur du transport maritime un réseau national de manière à contribuer à la sécurité, à l'efficacité et à l'économie des activités maritimes dans les eaux relevant de la compétence du gouvernement du Canada et, au besoin, mettre au point, exploiter et entretenir des éléments précis de ce réseau.

Table des matières des activités **Page**

A.1	Aides à la navigation	2-9
A.2	Systèmes et services de trafic maritime	2-15
A.3	Déglaçage, Arctique et autres services maritimes	2-20
A.4	Recherche et sauvetage en mer	2-26
A.5	Règlements	2-30
A.6	Havres et quais publics	2-34
A.7	Direction et administration	2-38
A.8	Ports principaux	2-41
A.9	Ponts	2-44
A.10	Canaux	2-46
A.11	Services de pilotage	2-48

Résumé financier

Tableau 2-1: Besoins financiers nets (en milliers de dollars)

	Budget 1986-1987	Prévus* 1985-1986	Différence	Détails en page
Budgétaire				
Fonctions du Ministère				
Aides à la navigation	**391 678**	329 171	62 507	2-9
Systèmes et services de trafic maritime	**73 707**	70 582	3 125	2-15
Déglaçage, Arctique et autres services maritimes	**128 766**	164 108	(35 342)	2-20
Recherche et sauvetage en mer	**70 781**	53 236	17 545	2-26
Règlements	**36 796**	32 824	3 972	2-30
Havres et quais publics	**85 136**	69 161	15 975	2-34
Direction et administration	**24 061**	22 712	1 349	2-38
	810 925	741 794	69 131	
Sociétés d'État				
Ports principaux	**8 867**	14 759	(5 892)	2-41
Ponts	**2 488**	3 855	(1 367)	2-44
Services de pilotage	**-**	4 079	(4 079)	2-48
	11 355	22 693	(11 338)	
	822 280	764 487	57 793	
Non-budgétaire				
Sociétés d'État				
Ports principaux	**-**	6 781	(6 781)	2-41
	822 280	771 268	51 012	
Fonctions du Ministère				
Années-personnes autorisées	**6 213**	6 293	(80)	

*Selon les renseignements dont disposaient les gestionnaires au 31 octobre 1985, les prévisions pour 1985-1986 s'établissent à 61,5 millions de dollars soit 7,4 % de moins que ne prévoyait le Budget principal de 1985-1986, en l'occurence 832,8 millions de dollars (Extraits de la Partie II du Budget, page 1-4). Cette différence est expliquée à la page 2-4.

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1986-1987 sont supérieurs de 51 millions de dollars, soit 7 %, aux prévisions de dépenses de 1985-1986. Cette hausse est attribuable aux facteurs suivants:

Budgétaire - Fonctions du Ministrère	En millions de dollars
Dépenses de fonctionnement	
• économies attribuables aux besoins réduits en années-personnes	(2,9)
• réduction du programme de recherche et de développement dans l'Arctique	(3,2)
• provision de 3 % pour l'accroissement des salaires et des avantages sociaux des employés	8,3
• accroissement de la charge de travail au chapitre de l'entretien et des hélicoptères, de la remise en état des navires, de la recherche et du sauvetage ainsi que du dragage	3,9
• besoins supplémentaires au chapitre du carburant, de la remise en état des navires et des réparations des quais	18,4
• besoins moindres de Canarctic Shipping Co. Ltd. et de la Commission portuaire de Hamilton	(2,6)
Dépenses en capital	
• Retards de construction en 1985-1986	41,7
• Financement moindre des projets presque achevés ou terminés en 1985-1986	(55,9)
• Nouveaux projets débutant en 1986-1987	63,1
Budgétaire - Sociétés d'État	
• besoins réduits des ponts Jacques Cartier et Champlain	(1,4)
• besoins moindres de la Société canadienne des ports du fait de l'achèvement de projets en 1985-1986	(5,9)

Non-budgétaire - Sociétés d'État

	En millions de dollars
• aucun besoin de financement par emprunt en 1986-1987	(6,8)

Explication des prévisions de 1985-1986: Les prévisions de 1985-1986 sont inférieures de 61,5 millions de dollars, soit 7,4 %, par rapport au Budget principal de 832,8 millions. Les points énoncés ci-après expliquent cette différence.

Budgétaire - Fonctions du Ministère

Dépenses d'exploitation

• mesures internes de réduction des dépenses	(18,4)
• appui financier supplémentaire à l'endroit de Canarctic Shipping Company Limited	2,2

Dépenses en capital

• retards de construction en 1985-1986	(41,7)

Budgétaire - Sociétés d'État

• besoins moindres de la Société canadienne des ports	(6,5)
• appui financier accordé aux administrations de pilotage en regard de leurs pertes d'exploitation	4,1

Non-budgétaire - Sociétés d'État

• besoins moindres de la Société canadienne des ports	(1,2)

Revue du rendement financier

Tableau 2-2: Rendement financier de 1984-1985
(en milliers de dollars)

	1984-1985		
	Réel	Budget principal	Différence
Budgétaire			
Fonctions du Ministère			
Aides à la navigation	381 764	491 991	(110 227)
Systèmes et services de trafic maritime	66 767	69 757	(2 990)
Déglaçage, Arctique et autres services maritimes	125 104	130 679	(5 575)
Recherche et sauvetage en mer	51 554	54 868	(3 314)
Règlements	35 182	36 481	(1 299)
Havres et quais publics	59 567	71 233	(11 666)
Direction et administration	25 241	24 277	964
	745 179	879 286	(134 107)
Sociétés d'État			
Ports principaux	35 167	32 219	2 948
Ponts	4 387	4 387	-
Canaux	3 000	3 000	-
Services de pilotage	1 830	492	1 338
	44 384	40 098	4 286
	789 563	919 384	(129 821)
Non-budgétaire			
Ports principaux	2 570	4 190	(1 620)
	792 133	923 574	(131 441)
Années-personnes autorisées	6 326	6 314	12

Explication de la différence: Les années-personnes autorisées ont été portées à 6 336 tandis que le niveau des dépenses a été abaissé à 870,7 millions de dollars à la suite de tranferts nets dans le budget supplémentaire. Une diminution du niveau des dépenses en capital a eu lieu du fait d'une réduction du coût global du programme d'acquisition de navires et du report des dépenses visées aux années à venir. Outre une réduction de 69,6 millions de dollars des dépenses en capital, le budget supplémentaire prévoit une hausse de 20,9 millions pour subvenir aux besoins des sociétés d'État et autres organismes. Les autorisations révisées de dépenses, par type, sont énoncées à la page 1-9 des Extraits du Volume II des comptes publics. L'important surplus est attribuable aux facteurs suivants :

Budgétaire - Fonctions du Ministère

Dépenses de fonctionnement: Besoins moindres en raison d'une annulation de 25,6 millions de dollars de dépenses, soit 6 %, par rapport au plan original. Toutefois, certaines demandes autorisées par le biais du budget supplémentaire se sont traduites par une hausse des dépenses de 13,8 millions de dollars, dépenses entièrement engagées. Les principaux facteurs sont les suivants:

	En millions de dollars
• Certaines activités de la Garde côtière ont permis à celle-ci de réaliser un surplus, notamment un retard de mise en service de nouveaux navires de recherche et de sauvetage (1,7 million de dollars), le report de la remise en état de navires affectés aux aides à la navigation et au déglaçage ainsi que l'immobilisation de certains autres (2,9 millions de dollars);	(4,6)
• Havres et Ports a réalisé des économies du fait que des travaux de dragage ont été exécutés à des coûts moindres que prévu et que les projets de réparation des quais et de mise en place d'ouvrages de protection à terre ont été retardés ou reportés	(8,7)
• Les paiements à Canartic Shipping Company Limited ont été inférieurs du fait d'un meilleur rendement et de meilleures recettes	(0,7)
• La provision pour éventualités de 3 millions de dollars visant les interventions en cas de déversement majeur d'hydrocarbures n'a pas été utilisée	(3,0)
• Des économies ont été réalisées du fait du retard de mise en oeuvre d'une nouvelle formule d'armement en hommes des navires	(2,4)
• Contrôles plus rigoureux de l'autorisation du temps supplémentaire et autres mesures visant à réduire les dépenses ont contribué à des économies au chapitre des coûts en personnel	(5,7)

	En millions de dollars
• Aucun paiement n'a été fait à la Société des transports du Nord Limitée du fait que le ravitaillement du district de Keewatin a donné de bons résultats	(1,?)

Dépenses en capital: Les dépenses réelles ont été inférieures de 122 millions de dollars, soit 28 %, à ce que prévoyait le programme original. De ce montant, 69,6 millions, transférés par le biais du budget supplémentaire ont été utilisés pour d'autres programmes et activités des Transports. Les principaux facteurs sont les suivants:

• Le calendrier de construction de navires a connu un sérieux retard attribuable aux grèves et aux difficultés financières de deux chantiers maritimes à qui des contrats avaient été adjugés. En outre, la concurrence au sein de cette industrie s'est traduite par des soumissions inférieures aux prévisions ayant servi à l'établissement des coûts totaux des projets et des mouvements de trésorerie pour l'année	(109,2)
• Décalage d'autres projets principalement attribuable à l'approbation tardive de ces derniers et à des retards d'adjudication des marchés	(5,7)
• Décalage des projets de Recherche et Sauvetage en raison des retards d'adjudication des contrats et des travaux de conception	(5,0)
• Mise en oeuvre à un coût moindre d'un projet d'équipement	(2,1)

Budgétaire - Sociétés d'État

Paiements aux sociétés d'État: Les besoins totaux ont augmenté de 4,3 millions de dollars. Un montant de 7,1 millions a été obtenu du budget supplémentaire du fait de l'augmentation des dépenses. Les changements, pour chaque société d'État, s'établissent comme suit:

	En millions de dollars
• Ports Canada - La Société a reçu 5,3 millions de dollars en financement supplémentaire à des fins de rattrapage par rapport à son calendrier de construction de l'année précédente, lequel a été perturbé par des problèmes de mise en oeuvre et des grèves. Toutefois, plus de travaux que prévu ont été accomplis d'où l'annulation d'un montant de	(2,4)
• Administration de pilotage de l'Atlantique - les pertes d'exploitation de 1985 et le coût de prestation des services de pilotage au Grands voiliers ont été inférieurs aux prévisions	(0,3)
• Administration de pilotage des Grands lacs - Les pertes de l'Administration ont été quelque peu inférieures au montant de 0,4 million prévu dans le budget supplémentaire	(0,2)
• Administration de pilotage des Laurentides - la Société a reçu 1,4 million du budget supplémentaire, montant qui a été entièrement utilisé	-

A.1 Aides à la navigation

Objectif

Mettre au point, entretenir et assurer un service efficace d'aides à la navigation, notamment au moyen d'aides classiques, d'aides radio, de chenaux et de canaux destinés à favoriser une navigation sûre et efficace en eaux canadiennes.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de la fonction "Aides à la navigation" représentent environ 48 % de l'ensemble des dépenses de l'activité du transport maritime de 1986-1987 et 44 % du nombre total d'années-personnes.

Tableau 2-3: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévues 1985-1986		Réelles 1984-1985	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Aides classiques	150 607	2 355	142 804	2 348	122 685	2 337
Aides radio	10 260	125	9 881	135	9 617	145
Sondage et dragage	23 719	172	22 738	175	22 469	170
Exploitation du canal Canso	781	27	663	24	742	29
Fonctionnement*	185 367	2 679	176 086	2 682	155 513	2 681
Capital	207 934	31	154 708	61	227 532	59
Dépenses totales	393 301	2 710	330 794	2 743	383 045	2 740
Recettes à valoir sur le crédit	(1 623)	-	(1 623)		(1 281)	-
Besoins nets en ressources	391 678	2 710	329 171	2 743	381 764	2 740

*Ne comprend aucune subvention ou contribution en 1986-1987 (1985/1986 - 6 500 $; 1984-1985 - 56 000 $). (Pour plus de détails, voir page 6-40.

Les besoins accrus au chapitre des coûts d'exploitation, en l'occurrence 9,3 millions de dollars, sont attribuables à la hausse des coûts des services d'hélicoptère, 1,5 million de dollars, aux augmentations salariales, 3,2 millions de dollars, aux besoins en dragage dans les eaux internationales des Grands lacs, 0,8 million de dollars, et au financement de temps supplémentaire et de travaux de remise en état additionnels.

L'écart de 53,2 millions de dollars des dépenses en capital est directement attribuable aux retards de construction des navires en 1985-1986.

Les recettes à valoir sur le crédit proviennent du recouvrement des coûts des services assurés pour le compte d'autres organismes gouvernementaux. Les services d'hélicoptère assurés pour le compte du ministère des Pêches et Océans comptent pour 1,2 million de dollars. Aucune augmentation n'est prévue.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: L'importante annulation des dépenses en capital est attribuable à un retard au chapitre de la construction des navires, retard causé par une grève à Marine Industries Limitée et de la mise sous séquestre de Halifax Industries (70,7 millions). En outre, des fonds ont été annulés en raison de la nature hautement concurrentielle de l'industrie.

L'annulation de fonds d'exploitation est principalement attribuable à un report des remises en état des navires (2,9 millions de dollars), et à un retard de mise en oeuvre de la formule d'armement en hommes des navires (2,4 millions de dollars).

Tableau 2-4: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	155 513	2 681	162 372	2 685	(6 859)	(4)
Dépenses en capital	227 532	59	331 233	59	(103 701)	-
Dépenses totales	383 045	2 740	493 605	2 744	(110 560)	(4)
Recettes	(1 281)	-	(1 614)	-	333	-
Total net	381 764	2 740	491 991	2 744	(110 227)	(4)

Description

Cette fonction vise à favoriser la sécurité et l'efficacité de la circulation maritime par les moyens mentionnés ci-après.

Aides classiques: Il s'agit d'un réseau d'aides fixes et flottantes telles que des bouées, des phares, des feux d'alignement marquant les chenaux et l'entrée des ports et les obstacles à la navigation ainsi que les marques à terre facilement repérables. Les principales tâches liées à cette activité sont la détermination des aides maritimes nécessaires et la mise au point, l'installation, l'exploitation et l'entretien de ces aides. La mise en place, l'exploitation et l'entretien des aides sont surtout effectués par les navires et aéronefs de la flotte de la Garde côtière.

Aides radio: Des systèmes radio de localisation tels que le Loran C, les balises radio et les balises radar sont offerts aux fins de la navigation à courte, moyenne et longue distances.

Sondage et dragage: Ces tâches comprennent la surveillance de la profondeur de l'eau et le dragage, au besoin, afin que les chenaux de navigation soient de la profondeur et de la largeur désirées.

Exploitation du canal Canso: Le canal est exploité et entrenu afin d'offrir un raccourci aux navires se déplaçant entre le golfe Saint-Laurent et la côte est de la Nouvelle-Écosse et la côte Atlantique des États-Unis.

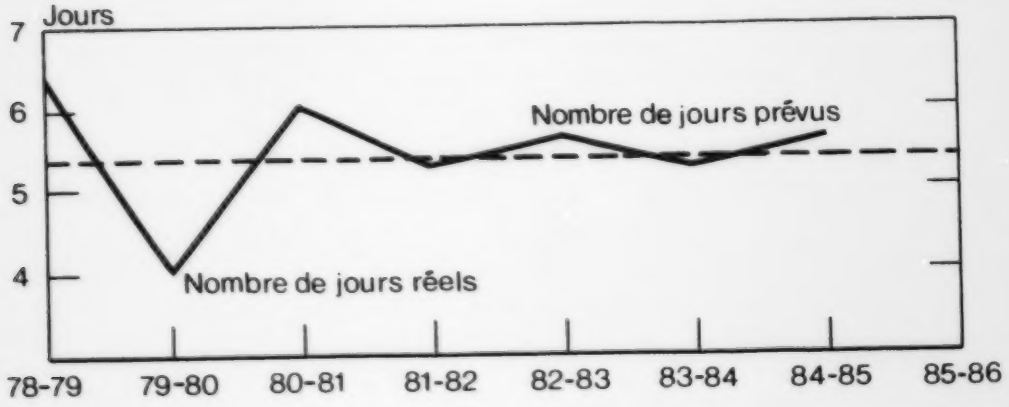
Données sur le rendement et justification des ressources

Aides classiques: Le réseau d'aides classiques comprend près de 13 200 aides flottantes (bouées) et 7 300 aides à terre dont 272 phares principaux. L'emplacement des aides est indiqué sur les cartes de navigation tandis que les caractéristiques et les coordonnées des aides lumineuses apparaissent dans la Liste des feux, des bouées et des signaux de brume. Ces documents sont utilisés par les navires circulant dans les eaux canadiennes.

Le système canadien des aides à la navigation est conforme au système international adopté par l'AISM. La Garde côtière assure ses services d'exploitation par l'entremise d'une organisation décentralisée regroupant cinq administrations régionales. Les régions exploitent 11 bases principales et 5 bases secondaires dans le cadre du programme des aides (voir tableau 6-14, page 6-52).

Le principal indice de rendement est la période pendant laquelle les aides fonctionnent normalement. Le Tableau 2-5 indique les résultats moyens, réels et prévus de toutes les aides classiques à cet égard depuis 1977-1978.

Tableau 2-5: Nombre moyen de jours réels et de jours prévus pendant lesquels une aide classique ne peut être utilisée



Le tableau 2-6 résume les besoins en ressources nécessaires pour atteindre les résultats escomptés au cours de la période triennale se terminant en 1986-1987 ainsi que les facteurs variables connexes influant sur ces besoins.

Tableau 2-6: Données sur le rendement et les ressources - Aides classiques

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Soutien des navires	66 277	62 389	62 771
Soutien des aéronefs	9 995	9 995	7 170
Autres	74 335	70 420	52 744
	150 607	142 804	122 685
Variables importantes influant sur les besoins			
Nombre d'aides	20 500	20 500	20 500
Nombre d'heures de soutien consacrées par la flotte	210 000	212 221	190 169

Aides radio: Le système radio de localisation regroupe près de 200 aides électroniques, notamment des radiobalises et des balises radar ainsi qu'un système électronique de navigation longue portée Loran C.

La mise en place du système Loran C sur la côte est s'est terminée en 1984-1985. Le remplacement des systèmes Decca et Loran A par le système Loran C a permis d'économiser 24 années-personnes.

Le principal indicateur de rendement de ces aides est leur bon fonctionnement au regard de leurs caractéristiques d'exploitation. La mesure du rendement utilisée est le pourcentage de temps de fonctionnement des aides. Le niveau cible de disponibilité du Loran C est établi à 99,7 %. Jusqu'ici, ce niveau a généralement été atteint.

Sondage et dragage: Le programme de dragage de la Garde côtière vise les principaux chenaux de navigation et d'approche des ports et des havres. Des travaux de dragage sont exécutés dans chacune des régions de la Garde côtière et portent sur l'entretien général des chenaux et sur le creusage de nouveaux en réponse à des demandes des municipalités et des régions en vue de la mise en place de voies navigables à des fins commerciales. Les travaux de dragage sont exécutés pour le compte de la Garde côtière par Travaux publics Canada (TPC) ou par le biais de contrats adjugés à des entrepreneurs du secteur privé.

Les travaux de sondage des voies navigables visent à recueillir des données en vue des travaux de dragage et à déterminer périodiquement l'état des chenaux. Ces travaux sont exécutés par Travaux publics Canada pour le compte de la Garde côtière, à l'exception du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saguenay où le matériel de la Garde côtière est utilisé aux fins de sonder près de 7 500 hectares chaque année.

Le tableau 2-7 résume le programme de sondage et de dragage prévu pour 1986-1987.

Tableau 2-7: Données sur les ressources - Sondage et dragage (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Sondage de la profondeur d'eau	8 679	8 498	7 686
Dragage effectué par TPC	8 539	8 539	6 294
Contrats de dragage adjugés	6 501	5 701	8 489
Total des besoins en ressources	23 719	22 738	22 469

Exploitation du canal Canso: En moyenne, le canal est ouvert 280 à 295 jours par année, ce qui permet le passage de quelques 2 600 navires.

Dépenses en capital: Le tableau 2-8 résume le programme d'immobilisation prévu pour 1986-1987. Ce programme prévoit la mise en service de cinq nouveaux navires de classe 1 050/1 100, en l'occurence des baliseurs de la Garde côtière.

Tableau 2-8: État récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1986-1987 (en milliers de dollars)

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Dépenses prévues en 1986-1987	Dépenses des années futures
Plan d'investissement de la Flotte :				
Construction de navires				
Projet important de la Couronne, PIF	497 086	415 853	72 348	8 885
Classe 700, construction d'un navire	18 444	-	1 165	17 279
Prolongement de la durée de vie				
Nahdik	1 747	-	1 747	-
Bernier	9 558	-	1 165	8 393
Nicolet	5 242	-	5 242	-
Simcoe	5 242	-	5 242	-
Tembah	1 514	-	1 514	-
Aviation et autres composantes	168 333	1 721	87 421	79 191
Plan d'investissement de la Flotte - Total	707 166	417 574	175 844	113 748
Programme de surveillance des phares	7 440	-	2 934	4 506
Accord de développement économique et régional (Québec)	9 000	-	5 000	4 000
Autres projets importants	66 343	9 405	9 655	47 283
Divers projets de moins de 250 000 $	104 415	29 590	14 501	60 324
	187 198	38 995	32 090	116 113
	894 364	456 569	207 934	229 861

A.2 Systèmes et services de trafic maritime

Objectif

Veiller à l'exploitation et à l'entretien efficaces des installations de gestion du trafic, d'un réseau de stations radio côtières et d'autres réseaux de communication et d'information afin de faciliter le mouvement sûr et rapide des navires dans les eaux canadiennes et adjacentes.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de la fonction des systèmes et des services de trafic maritime représentent environ 9 % des dépenses de l'activité du transport maritime de 1986-1987 et 15 % des années-personnes.

Tableau 2-9: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévues 1985-1986		Réelles 1984-1985	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Services de trafic maritime	24 234	440	24 340	439	26 090	468
Services de communication	30 789	483	29 294	484	29 678	553
Dépenses de fonctionnement	55 023	923	53 634	923	55 768	1 021
Dépenses en capital	18 989	-	17 363	-	11 327	2
Dépenses totales	74 012	923	70 997	923	67 095	1 023
Recettes à valoir sur le crédit	(305)	-	(415)	-	(328)	-
Besoins nets en ressources	73 707	923	70 582	923	66 767	1 023

Les besoins additionnels de 3,1 millions de dollars correspondent à des projets d'équipement de 1,6 million, auxquels il faut ajouter des augmentations salariales de 2,1 millions au chapitre des dépenses d'exploitation.

Les recettes proviennent des services assurés pour le compte d'autres organismes gouvernementaux. Le coût du service radio de messages offert au secteur privé est recouvré. Ces recettes, évaluées à 2,7 millions de dollars pour 1986-1987, sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et ne peuvent servir aux fins de cette fonction.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: L'annulation d'environ 1,1 million de dollars de dépenses en capital est principalement attribuable au retard de construction du Centre des services du trafic maritime de Halifax (1,5 million). L'économie de 2 millions de dollars a été réalisée par le biais des mesures de contrôle et de restriction au regard du surtemps et tient également à des coûts d'exploitation inférieurs. La sur-utilisation des années-personnes a été compensée par une sous-utilisation dans d'autres secteurs.

Tableau 2-10: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	55 768	1 021	57 760	995	(1 992)	26
Dépenses en capital	11 327	2	12 412	2	(1 085)	-
Dépenses totales	67 095	1 023	70 172	997	(3 077)	26
Recettes	(328)	-	(415)	-	87	-
Besoins nets	66 767	1 023	69 757	997	(2 990)	26

Description

Les systèmes et les services de trafic maritime sont offerts de deux façons.

Services du trafic maritime: Cette composante donne au trafic maritime des renseignements, des avis, des directives en plus d'offrir des ressources de coordination en cas d'urgence, le tout 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Les services ainsi offerts visent à s'assurer du mouvement sûr et efficace des navires dans certaines eaux canadiennes. A cette fin, 9 systèmes ont été établis au Canada et 12 centres de trafic sont exploités, dont un de façon saisonnière (voir tableau 6-15, page 6-52. La majorité de ces systèmes de gestion du trafic maritime fonctionnent en interaction. Par ailleurs, les sytèmes de gestion du trafic de l'est du Canada (ECAREG) et de l'Arctique canadien (NORDREG) ont été mis en place en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Plus précisément, il s'agit de systèmes de compte rendu et d'autorisation de naviguer dans les eaux canadiennes. Le premier est obligatoire tandis que le second

est exploité sur une base volontaire. Dans les faits, des renseignements sont réunis et diffusés par le biais d'Avis au navigateurs, d'Avis à la navigation et de la Liste des feux. Le but premier de ces systèmes est de réduire au minimum les risques pour le trafic maritime, la vie humaine, la propriété et l'environnement en diffusant des renseignements sur la navigation, le temps, le mouvement des navires, l'état des glaces et les conditions réglementaires de navigation à l'intention des navires commerciaux et de la Garde côtière ainsi que du public. En second lieu, ces systèmes permettent de s'assurer que les navires pénétrant dans les eaux territoriales nationales se conforment à la réglementation canadienne.

Services de communications: Ces services sont assurés par l'entremise d'un réseau national de stations radio de la Garde côtière, stations exploitées par du personnel sur place ou à distance, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Les stations radio de la Garde côtière jouent deux principaux rôles. Le premier est d'assurer, pour le compte des navires voyageant en eaux canadiennes et dans les eaux adjacentes, les services de sécurité prévus par la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Cette tâche est accomplie en faisant une écoute continue des fréquence de détresse et d'appel et en relevant les messages radio des navigateurs en détresse. Le second rôle consiste à offrir des services administratifs et commerciaux de communication par le biais d'un service public de correspondance. Cette tâche comprend également la prestation d'un service de communication aux fins du commandement et de la surveillance de la flotte civile du gouvernement canadien.

Données sur le rendement et justification des ressources

Services de trafic maritime: Le rendement est fondé sur une disponibilité à 99,5 % des systèmes de trafic maritime. A ce jour, cet objectif a toujours été atteint. Des données statistiques apparaissent au tableau 2-11

Tableau 2-11: Données sur le rendement et les ressources - Services de trafic maritime

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Services de trafic maritime	24 234	24 340	26 090
Variables importantes sélectionnées influant sur les ressources			
Heures d'exploitation aux centres de trafic	125 000	125 000	140 028
Tendances d'utilisation des services			
Mouvements des navires	550 000	435 700	439 269
Messsages transmis	1 000 000	1 026 800	705 000

Les années d'usage et le nombre de pièces d'équipement devant être entretenues ainsi que les normes d'entretien visées constituent aussi des variables importantes influant sur les ressources.

Services de communication: L'efficacité d'exploitation est évaluée principalement au regard du temps de bon fonctionnement du matériel de communication. Grâce à du matériel de réserve, le service est assuré sans interruption. Le tableau 2-12 montre les besoins en ressources et une tendance principale d'exploitation. Les années d'usage et le nombre de pièces d'équipement devant être entretenues, de même que les normes d'entretien, constituent d'autres variables importantes influant sur les ressources.

Tableau 2-12: Données sur le rendement et les ressources - Services de communication

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Exploitation des stations radio et entretien du matériel	30 789	29 294	29 678
Variables importantes influant sur les ressources			
Heures d'exploitation des stations radio gardées	502 240	502 240	502 240

Dépenses en capital: Le tableau 2-13 résume le programme d'immobilisations prévu pour 1986-1987.

Tableau 2-13: État récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1986-1987 (en milliers de dollars)

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Dépenses prévues en 1986-1987	Dépenses des années futures
Communications maritimes mobiles				
Ouest de l'Arctique	9 786	-	618	9 168
Killinek et Frobisher Bay	2 098	1 891	207	-
Coal Harbour	359	-	359	-
	12 243	1 891	1 184	9 168
Réparation et remplacement des antennes dans le Nord	1 189	-	237	952
Sites d'appoint VHF	1 078	-	400	678
Émetteurs-récepteurs à distance MF, Hunter Point	1 305	-	64	1 241
Remplacement des récepteurs à voie unique par des HF/BLU et HF/UE	1 544	1 477	67	-
Extension de portée VHF/FM	2 353	2 124	229	-
Système de contrôle des communications - nouvelle génération				
Système de contrôle	5 998	450	2 866	2 682
Radar STM, Montréal et Québec	17 225	-	4 210	13 015
Systèmes de collecte et d'affichage de données (DADS)	5 614	-	987	4 627
Nouvel emplacement récepteur et construction d'un site d'exploitation et d'entretien radio, TAM, Sydney	2 166	554	1 607	5
Autres projets importants de moins de 1 000 000 $	6 836	2 667	3 521	648
Divers projets de moins de 250 000 $	25 487	6 822	3 617	15 048
	70 795	14 094	17 805	38 896
	83 038	15 985	18 989	48 064

A.3 Déglaçage, Arctique et autres services maritimes

Objectif

Veiller à l'utilisation efficace des brise-glace, des hélicoptères et des autres installations et services afin d'assurer le passage sûr et rapide des navires dans les glaces et de prévenir les inondations causées par les embâcles sur le fleuve Saint-Laurent et dans d'autres régions ainsi que d'appuyer certaines activités ne relevant pas de la Garde côtière et des opérations de ravitaillement des installations gouvernementales, des compagnies privées et des communautés de l'Arctique.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel affectés à cette fonction représentent environ 16 % des dépenses totales de l'activité du transport maritime de 1986-1987 et 18 % du total des années-personnes.

Tableau 2-14: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévues 1985-1986		Réelles 1984-1985	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Déglaçage et escorte	**51 542**	**821**	41 149	829	65 914	835
Lutte contre les inondations	**8 735**	**117**	8 963	122	10 363	119
Reconnaissance dans les glaces	**17 152**	**-**	15 650	-	15 028	-
Recherche et développement dans l'Arctique	**-**	**-**	4 315	9	1 498	12
Autres services	**25 677**	**199**	28 988	200	25 322	184
Dépenses de fonctionnement	**103 106**	**1 137**	99 065	1 160	116 125	1 150
Dépenses en capital	**32 382**	**5**	71 765	5	16 752	4
Dépenses totales	**135 488**	**1 142**	170 830	1 165	132 877	1 154
Recettes à valoir sur le crédit	**(6 722)**	**-**	(6 722)	-	(7 773)	-
Besoins nets en ressources	**128 766**	**1 142**	164 108	1 165	125 104	1 154

L'augmentation des dépenses d'exploitation de 4 millions de dollars correspond aux besoins accrus en temps supplémentaire et en remise en état. Les réductions des dépenses en capital de 39,3 millions de dollars sont attribuables au fait que le brise-glace moyen de classe 1 200, qui sera exploité dans les eaux du golfe et du fleuve, est presque terminé.

Les recettes à valoir sur le crédit proviennent de la coordination de la mission annuelle de ravitaillement en matériel et fournitures de l'Arctique (aux termes de contrats passés avec le secteur privé), le tout pour le compte d'autres ministères. En outre, des recettes de 6,8 millions de dollars sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et sont obtenues de l'affrètement du câblier NGCC John Cabot, affecté à la réparation de câbles transatlantiques de Téléglobe Canada. Le coût de cet affrètement et des travaux exécutés sont recouvrés en entier.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: L'annulation d'environ 12 millions de dollars de dépenses en capital est principalement attribuable aux retards de construction du brise-glace de classe 1200 (10,5 millions). Le surcroît de 7,7 millions de dépenses d'exploitation a été en partie compensé par un montant de 7,5 millions de dollars, obtenus du budget supplémentaire, principalement pour le NM Arctic. Le solde est attribuable à des conditions de glaces plus rigoureuses.

Tableau 2-15: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	116 125	1 150	108 379	1 150	7 746	-
Dépenses en capital	16 752	4	29 022	-	(12 270)	(4)
Dépenses totales	132 877	1 154	137 401	1 150	(4 524)	(4)
Recettes	(7 773)	-	(6 722)	-	(1 051)	-
Besoins nets	125 104	1 154	130 679	1 150	(5 575)	(4)

Description

Déglaçage et escorte: Ce service vise l'escorte de navires dans les eaux recouvertes de glaces de la côte est, du golfe Saint-Laurent et des Grands lacs pendant l'hiver ainsi que dans l'Arctique pendant l'été. Les travaux de déglaçage ont également lieu dans certains ports, sur demande, afin de faciliter le mouvement des navires de transport et des bateaux de pêche.

Lutte contre les inondations: Sur le fleuve Saint-Laurent, en aval de Montréal, la gestion des glaces est assurée afin de faciliter le mouvement de ces dernières et d'éviter les dégâts et les pertes matérielles attribuables aux inondations.

Reconnaissance dans les glaces: Des aéronefs sont affrétés par le ministère de l'Environnement sur une base contractuelle, afin d'informer le secteur du transport maritime de l'état des glaces.

Recherche et développement dans l'Arctique: Ce service comprend le parrainage de projets de recherche et de développement dans l'Arctique canadien. Transports Canada assure la coordination de ce programme auquel participent Pêches et Océans Canada ainsi que Environnement Canada.

Autres services: Les autres services assurés dans le cadre de la présente fonction sont décrits ci-après.

- Ravitaillement de l'Arctique - Il s'agit de la coordination de la mission annuelle de ravitaillement de l'est de l'Arctique afin d'approvisionner les communautés isolées du Nord et les emplacements de défense en vivres, matériaux, carburant et équipement.

- Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux - Cette activité vise l'affectation de navires et d'aéronefs à l'appui d'opérations précises menées par d'autres ministères et organismes gouvernementaux. Au nombre de ces services, citons, notamment, l'affrètement du NGCC John Cabot par Téléglobe Canada et l'affectation de navires pour le compte du ministère des Pêches et Océans, aux fins de l'exécution de travaux hydrographiques dans l'Arctique.

- Canarctic Shipping Company Limited - Par l'entremise de cette compagnie, dont le gouvernement possède 51 % des actions contre 49 % pour North Water Navigation Ltd., le gouvernement exploite le NM Arctic, un vraquier expérimental de classe arctique 2 en vue d'accroître la compétence du Canada en ce qui a trait à la technologie des navires de charge/brise-glace ainsi que pour démontrer la possibilité de prolonger la saison de navigation dans l'Arctique. Canarctic a signé un contrat visant le transport de la production totale de la mine de Nanisivik pendant l'été, au moyen du NM Arctic. De concert avec Federal Commerce and Navigation, Canarctic a également signé un contrat avec Cominco pour le transport de 75 % de la production de la mine Polaris, située sur l'île Little Cornwallis. Le navire sert également de laboratoire d'étude quant à la conception et à l'état des glaces de l'Arctique. Les résultats ainsi obtenus sont communiqués aux entreprises canadiennes de construction navale et de transport maritime.

Données sur le rendement et justification des ressources

Déglaçage et escorte: Sept brise-glace sont exclusivement affectés à cette fin. A cette flotte s'ajoutent les navires affectés aux aides à la navigation qui sont renforcés pour la navigation dans les glaces. Des données statistiques sur le rendement apparaissent au tableau 2-16.

Tableau 2-16: Données sur le rendement et les ressources - Déglaçage et escorte

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Services assurés par des navires	43 387	39 110	48 991
Services assurés par des aéronefs	1 567	1 567	1 007
Autres	6 588	472	13 916
	51 542	41 149	63 914
Demandes de service			
Navires escortés	2 758	2 704	2 651
Services assurés par la flotte de la Garde côtière			
Heures-navires consacrées	45 259	44 372	43 503

Le Budget des dépenses de 1986-1987 et les prévisions de 1985-1986 sont fondés sur des conditions de navigation dans les glaces de difficultés moyennes établies à partir de données recueillies au cours des années précédentes au regard des secteurs desservis. Les besoins réels en ressources peuvent varier si l'état des glaces change considérablement par rapport auxdites conditions moyennes.

Lutte contre des inondations: Les besoins en ressources d'exploitation sont fondés sur une moyenne de 130 jours de travail exécuté par les navires aux fins de la lutte contre la formation d'embâcles. Ce nombre de jours n'a pas varié de façon importante au cours des dernières années.

Reconnaissance dans les glaces: Le coût d'exploitation de ce service en 1986-1987 est estimé à 17,2 millions de dollars, ce qui représente le coût d'un contrat de 2 200 heures de vol.

Recherche et développement dans l'Arctique: Ce programme finance près de 100 projets de recherche sur le transport maritime dans l'Arctique. Une évaluation du programme a eu lieu en 1984 et la principale conclusion fut fait que ce dernier avait atteint ses objectifs de façon fort concluante. La majeure partie des avantages retirés de ce programme touche le transport maritime en général et non pas seulement le transport dans l'Arctique. Qui plus est, les connaissances technologiques acquises pourront être utilisées dans nombre de secteurs autres que celui du transport maritime.

Autres services: Les tableaux 2-17 et 2-18 contiennent des données sur le rendement et les dépenses de fonctionnement nécessaires à la prestation des trois autres services offerts dans le contexte de la présente activité.

Tableau 2-17: Données sur le rendement et les ressources - Autres services

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Ravitaillement de l'Arctique	7 513	7 513	8 761
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux	16 048	17 591	7 456
Canarctic Shipping Company Limited	2 116	3 884	9 105
	25 677	28 988	25 322
Données sur le rendement			
Ravitaillement de l'Arctique			
Tonnes de marchandises transportées	46 000	44 289	46 094
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux			
Heures-navires consacrées	14 800	14 800	14 359

Les données sur le rendement de Canarctic sont présentées séparément, au tableau 2-18 du fait que cette entreprise est exploitée selon l'année civile.

Tableau 2-18: Statistiques financières et d'exploitation de Canarctic Shipping Company Limited

	Prévues 1986	Prévues 1985	1984	1983	1982
Résultats financiers (en milliers de dollars)					
Recettes	10 800	4 609	6 756	6 730	6 485
Dépenses	12 916	8 493	9 347	9 216	9 695
Excédent des dépenses sur les recettes	2 116	3 884	2 591	2 486	3 210
Modifications apportées au NM Arctic	-	-	6 514*	-	-
Subventions gouvernementales	2 116	3 884	9 105	2 486	3 210
Tonnes de marchandises transportées (en milliers de tonnes)	181	104	130	132	131

*Contribution du gouvernement fédéral. Coût estimatif total du projet : 25 millions de dollars.

Dépenses en capital: Le tableau 2-19 résume le programme d'immobilisations prévu pour 1986-1987.

Tableau 2-19: État récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1986-1987 (en milliers de dollars)

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Dépenses prévues en 1986-1987	Dépenses des années futures
Plan d'investissement de la Flotte				
Projet important de la Couronne - Classe 1200	102 195	76 529	20 302	5 364
Prolongement de vie : J.A. MacDonald	6 989	-	6 989	-
	109 184	76 529	27 291	5 364
Balises de ralliement des hélicoptères sur les navires de la GCC	1 014	829	185	-
Remplacement des gyrocompas des navires de la GCC	1 805	1 658	147	-
Remplacement des pupitres de communication à bord des navires	2 502	2 352	150	-
Téléscripteur radio pour les navires de la GCC	2 610	-	240	2 370
Remplacement des systèmes électroniques des navires de la GCC	20 420	-	2 081	18 339
Autres projets importants de moins de 1 000 000 $	1 634	915	350	369
Projets divers de moins de 250 000 $	13 656	3 654	1 938	8 064
	43 641	9 408	5 091	29 142
	152 825	85 937	32 382	34 506

A.4 Recherche et sauvetage en mer

Objectif

Veiller à l'exploitation efficace d'installations et de services de recherche et de sauvetage en mer afin de prévenir les accidents mortels et les blessures; accroître la participation bénévole aux programmes existants des secteurs public et privé destinés à promouvoir la sécurité nautique, afin de réduire la charge de travail des services de recherche et de sauvetage de la Garde côtière.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de la fonction de recherche et de sauvetage représentent environ 9 % des dépenses totales de l'activité du transport maritime de 1986-1987 et 12 % du total des années-personnes.

Tableau 2-20: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévues 1985-1986		Réelles 1984-1985	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Opérations de sauvetage de la Garde côtière	44 866	702	43 313	702	38 016	695
Recherche et sauvetage, prévention	2 651	29	1 926	29	2 691	30
Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime, propagande et soutien	1 565	15	1 538	15	1 469	17
Dépenses de fonctionnement*	49 082	746	46 777	746	42 176	742
Dépenses en capital	21 699	-	6 459	1	9 378	1
Total des besoins en ressources	70 781	746	53 236	747	51 554	743

*Comprend des subventions et des contributions de 955 000 $ en 1986-1987, de 900 000 $ en 1985-1986 et de 784 000 $ en 1984-1985. Voir page 6-40 pour plus de détails.

La hausse de 2,3 millions de dollars des dépenses d'exploitation est principalement attribuable aux rajustements approuvés de la charge de travail et aux augmentations salariales. La hausse des dépenses en capital de 15,2 millions de dollars est liée au programme de remplacement des navires.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: L'annulation de près de 1 million de dollars au chapitre des dépenses en capital est attribuable aux retards de construction des navires et de divers projets d'équipement. L'annulation de 8 années-personnes et de 2,5 millions de dollars de dépenses d'exploitation provient d'économies réalisées du fait du retard de mise en service des nouveaux navires de recherche et de sauvetage.

Tableau 2-21: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	42 176	742	44 714	751	(2 538)	(9)
Dépenses en capital	9 378	1	10 154	-	(776)	1
Dépenses totales	51 554	743	54 868	751	(3 314)	(8)

Description

Cette fonction vise à réduire au minimum les pertes de vie dans le secteur maritime par les moyens mentionnés ci-après.

Opérations de sauvetage de la Garde côtière: Ces opérations visent la mise en place de ressources principalement affectées à la recherche et au sauvetage ainsi que d'installations connexes, le tout de concert avec le ministère de la Défense nationale.

Recherche et sauvetage, prévention: La campagne de sécurité s'adressant aux utilisateurs de petites embarcations se fait par l'entremise de programmes d'information visant à rendre le public plus conscient de certaines questions de sécurité.

Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime, propagande et soutien: En complément de ses opérations de sauvetage, la Garde côtière encourage et soutient les activités des Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime, lesquels disposent de ressources de recherche et de sauvetage à divers endroits du pays et participent à des programmes de sécurité nautique.

Données sur le rendement et justification des ressources

Opérations de sauvetage de la Garde côtière: De concert avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière participe à l'exploitation, effectifs à l'appui, des centres de coordination du sauvetage de Halifax, en Nouvelle-Écosse, de Trenton, en Ontario et de Victoria, en Colombie-Britannique. En outre, elle assure le fonctionnement des sous-centres de sauvetage maritime de St-Jean, à Terre-Neuve et de Québec, au Québec. A partir de ces centres, la Garde côtière exploite 40 navires de recherche et de sauvetage, 30 embarcations de sauvetage côtières et 3 aéroglisseurs. Les unités principales sont exploitées 24 heures durant, 7 jours par semaine, et peuvent intervenir tant au large qu'en eaux intérieures, plus précisément dans les secteurs où une analyse des incidents signalés a démontré le besoin de disposer de ressources exclusivement affectées à la recherche et au sauvetage. Ces

unités doivent se mettre en route vers le lieu de l'incident dans les 30 minutes qui suivent la réception d'un appel de détresse. Compte tenu de la hausse des activités de navigation de plaisance pendant les mois d'été, le programme visant les embarcations de sauvetage côtières se poursuit pendant la saison estivale.

Tableau 2-22: Données sur le rendement et les ressources - Opérations de sauvetage de la Garde côtière

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Soutien des navires	36 617	34 483	32 988
Autres	8 249	8 830	5 028
	44 866	43 313	38 016
Variables importantes choisies influant sur les ressources			
Heures-navires consacrées	314 000	296 149	269 030
Utilisation des services			
Interventions de la Garde côtière lors d'incidents	3 700	4 000	4 282

Recherche et sauvetage, prévention: Un important programme de sécurité nautique, au coût estimatif de 1,9 million de dollars en 1986-1987, est mené en vue de réduire le nombre d'incidents mettant en cause des petites embarcations. Ces fonds sont utilisés pour la production de matériel vidéo, de réclames publicitaires télévisées et radiophoniques, de publications telles que le Guide de sécurité nautique et le Manuel de sécurité des pêcheurs en eaux intérieures. Ils servent également à faire des démonstrations sur la sécurité et à mener des inspections de courtoisie. Les démonstrations sur la sécurité sont centrées sur la formation des éducateurs. C'est donc dire que des personnes ou des groupes reçoivent l'enseignement voulu et que ces derniers transmettent ensuite les connaissances ainsi acquises à bon nombre de plaisanciers et de pêcheurs. En 1984-1985, 1 400 ateliers de formation ont ainsi été donnés contre 1 450 en 1985-1986. En 1986-1987, 1 500 de ces ateliers devraient être tenus.

Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime, propagande et soutien: Des opérations de sauvetage sont également menées par des propriétaires de navires qui sont membres bénévoles des unités des Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime. Le tableau 2-23 décrit la croissance ainsi que le champ d'activité des Services. Le coût annuel de ce programme s'élève à 1,5 million de dollars. Les dépenses en carburant et assurances engagées par les unités auxiliaires afin d'intervenir lors d'incidents de recherche et de sauvetage ainsi que les frais de formation et de déplacement autorisés des membres d'équipage sont remboursés aux unités des Services. Les membres des Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime participent également au programme de prévention en matière de recherche et de sauvetage.

Tableau 2-23: Tendances au sein des Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime - Croissance et charge de travail

Années	Nombre de membres	Nombre de navires	Nombre d'interventions
1982	1 298	607	1 042
1983	1 906	887	1 688
1984	2 514	1 230	1 879
1985 (prévu)	2 835	1 286	1 932
1986 (prévu)	3 000	1 300	2 250

Dépenses en capital: Le tableau 2-24 résume le programme d'immobilisation prévu pour 1986-1987.

Tableau 2-24: État récapitulatif des projets d'immobilisation du Budget des dépenses de 1986-1987 (en milliers de dollars)

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Dépenses prévues en 1986-1987	Dépenses des années futures
Construction de navires de R et S	84 954	6 356	15 625	62 973
Modernisation de mi-vie du NGCC Alert	6 181	500	3 712	1 969
Autres projets importants d'immobilisations de moins de 1 000 000 $	853	500	353	-
Divers projets de moins de 250 000 $	13 841	3 054	2 009	8 778
	105 829	10 410	21 699	73 720

A.5 Règlements

Objectif

Administrer, élaborer et appliquer les règlements et les normes régissant la navigabilité des navires, la sécurité de leur cargaison et la sécurité des opérations afin de réduire le nombre d'accidents mettant en cause des navires et des membres d'équipage ainsi que de prévenir la pollution par les navires; veiller à ce que les ouvrages placés dans et sur les eaux navigables, au-dessus, au-dessous et au travers de celles-ci ne nuisent pas aux droits du public à la navigation; atténuer les répercussions sur l'environnement de la pollution attribuable aux déversements de substances par les navires.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de la fonction "Règlements" représentent environ 4 % des dépenses totales de l'activité du transport maritime de 1986-1987 et 8 % du total des années-personnes.

Tableau 2-25: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévues 1985-1986		Réelles 1984-1985	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Sécurité des navires	22 717	395	23 020	400	22 406	378
Urgences	6 983	62	4 743	59	4 630	58
Protection des eaux navigables	1 601	27	1 661	30	1 721	31
Dépenses de fonctionnement*	31 301	484	29 424	489	28 757	467
Dépenses en capital	5 495	-	3 400	-	6 425	-
Total des besoins en ressources	36 796	484	32 824	489	35 182	467

*Comprend des subventions et contributions de 14 000 $ en 1986-1987, de 29 117 $ en 1985-1986 et de 14 000 $ en 1984-1985. Voir page 6-40 pour plus de détails.

L'augmentation de 4 millions de dollars résulte d'un changement de 2,1 millions au chapitre des dépenses en capital pour la construction d'édifices d'entreposage du matériel de lutte contre la pollution à Vancouver et Victoria et d'une augmentation de 2 millions de dollars du fonds pour éventualités. Cette dernière augmentation avait été jugée non nécessaire en 1985-1986.

Environ 3,6 millions de dollars seront recouvrés du secteur privé relativement aux inspections et aux examens effectués par le service de la Sécurité des navires. Ces recettes sont versées aux Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette fonction. Le financement des interventions d'urgence lors de déversements importants d'hydrocarbures est assuré par le biais d'un fonds de lutte contre la pollution de 3 millions de dollars.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: Un surcroît de dépenses en capital de 427 000 $ a été enregistré. Celui-ci était principalement attribuable au report des dépenses annulées en 1983-1984 relativement au système de compte rendu informatisé de la Sécurité des navires. Une économie de 1,7 million de dollars au chapitre des dépenses d'exploitation s'explique du fait qu'on n'a pas eu recours au fonds de 3 millions de dollars réservé aux interventions d'urgence en cas de déversements d'hydrocarbures.

Tableau 2-26: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	28 757	467	30 483	481	(1 726)	(14)
Dépenses en capital	6 425	-	5 998	-	427	-
Dépenses totales	35 182	467	36 481	481	(1 299)	(14)

Description

La fonction "Règlements" comprend les trois organismes suivants.

Sécurité des navires: La composante ministérielle du même nom veille à l'administration de la Loi sur la marine marchande du Canada pour le compte du Ministre. A cette fin, elle s'occupe de l'élaboration et de la promulgation de règlements et de normes; de l'inspection des navires et de l'équipement de ces derniers, des plate-formes de forage et des cargaisons afin de vérifier leur état de navigabilité; de l'immatriculation et de la délivrance de permis aux navires. Elle s'occupe également de l'inspection, de l'immatriculation et de la délivrance de permis aux aéroglisseurs; de la surveillance des programmes de formation en matière de sécurité maritime ainsi que des examens et des certificats d'officiers et de marins afin d'armer les navires en personnel compétent. Cette composante est également chargée de la surveillance, des enquêtes et de l'application des règlements visant la pollution par les navires.

Urgences: La composante ministérielle du même nom s'occupe du nettoyage de la pollution causée par les navires et agit comme organisme-ressource lors d'incidents de pollution maritime d'autres sources. Elle est chargée de l'évaluation, de l'achat et de l'entretien de l'équipement de lutte contre la pollution de la Garde côtière et s'occupe régulièrement de tenir des exercices auxquels participent les effectifs de la Garde côtière et le personnel d'autres organismes.

Protection des eaux navigables: Aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables, la Garde côtière est chargée de l'examen, de l'analyse et de l'approbation des ouvrages (ponts, barages, quais, câbles d'électricité et de téléphone aériens et sous-marins, etc.) construits dans les eaux navigables afin de protéger le droit du public à la navigation; elle est également responsable de l'enlèvement des épaves et des enquêtes sur les cas d'obstacles à la navigation. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, laquelle vise la récupération et la protection des épaves de navire ainsi que les mesures visant à en disposer, cette composante est chargée des aspects administratifs des activités du Receveur des épaves.

Données sur le rendement et justification des ressources

Sécurité des navires: Des 36 700 navires immatriculés au Canada, 5 900 doivent être inspectés. La Direction de la sécurité des navires a visité 4 525 navires et effectué 16 735 examens personnels en 1984-1985. Afin de s'acquitter de ses responsabilités, la Direction dispose d'un réseau de 30 bureaux de district et emploie 315 inspecteurs et examinateurs, tous relevant de 5 administrations régionales couvrant tout le Canada. Le tableau 2-27 donne des renseignements statistiques concernant le rendement au cours des dernières années.

Tableau 2-27: Données sur le rendement et les ressources - Sécurité des navires

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Sécurité des navires	22 717	23 020	22 406
Données sur le rendement			
Inspections des navires	4 500	4 400	4 525
Vérification de plans et de dessins de navire	10 000	10 000	10 500
Examens du personnel	15 000	15 000	16 735
Exemptions délivrées	510	551	709

Urgences: Afin de répondre aux besoins en nettoyage, la Garde côtière dispose d'un noyau de 53 employés situé à son Administration centrale et dans ses bureaux régionaux et de district. Puisque les coûts des opérations de nettoyage sont recouvrés en entier, le crédit budgétaire ne comprend que les coûts des salaires et de l'entretien de l'équipement. Le tableau 2-28 indique le nombre d'opérations de nettoyage de cas de pollution par les hydrocarbures effectuées au cours des dernières années et les coûts connexes.

Tableau 2-28: Déversements d'hydrocarbures et coûts de nettoyage (en milliers de dollars)

Année	Nombre d'interventions	Dépenses totales
1981-1982	68	7 198
1982-1983	41	6 056
1983-1984	139	2 099
1984-1985	87	6 480
1985-1986 (Prévue)	86	6 038
1986-1987 (Prévue)	86	6 038

Protection des eaux navigables: En 1984-1985, 1 673 demandes ont été traitées conformément aux dispositions de la Loi sur la protection des eaux navigables, laquelle régit la construction d'ouvrages dans et sur les eaux navigables de même qu'au-dessus, au-dessous et au travers de celles-ci, le tout en vue de protéger le droit du public à la navigation. En 1985-1986 et 1986-1987, on prévoit devoir traiter 1 700 demandes chaque année.

Dépenses en capital: Le tableau 2-29 résume le programme d'immobilisation prévu pour 1986-1987.

Tableau 2-29: État récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1986-1987 (en milliers de dollars)

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Dépenses prévues en 1986-1987	Dépenses des années futures
Édifices d'entreposage du Matériel de lutte contre la pollution à Vancouver et Victoria	1 545	-	1 545	-
Autres projets d'immobilisation importants de moins de 1 000 000 $	1 610	-	1 610	-
Divers projets de moins de 250 000 $	16 819	4 694	2 340	9 785
	19 974	4 694	5 495	9 785

A.6 Havres et quais publics

Objectif

Développer, administrer et entretenir les ports et les installations portuaires désignés afin de répondre aux besoins du secteur du transport maritime commercial et d'assurer la sécurité ainsi que l'efficacité du réseau national de transport maritime.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de cette fonction représentent environ 10 % des dépenses totales de l'activité de transport maritime de 1986-1987 et 1 % du total des années-personnes.

Tableau 2-30: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévues 1985-1986		Réelles 1984-1985	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Havres et quais publics						
Dragage	6 096	-	6 096	-	4 316	-
Réparations	26 639	-	24 179	-	12 290	-
Gestion des ports	5 237	87	5 083	87	8 487	84
Dépenses de fonctionnement	37 972	87	35 358	87	25 093	84
Dépenses en capital	46 004	2	31 803	3	30 910	3
	83 976	89	67 161	90	56 003	87
Versements aux commissions portuaires	1 160	-	2 000	-	3 564	-
Total des besoins en ressources	85 136	89	69 161	90	59 567	87

L'augmentation de 16 millions de dollars est attribuable à un changement des dépenses en capital engagées pour la reconstruction de quais (14,2 millions de dollars), à une hausse des travaux de réparation des quais (2,6 millions de dollars) et à une réduction du versement destiné à la Commission portuaire de Hamilton (0,8 millions de dollars).

En 1986-1987, des recettes de 11 millions de dollars seront perçues sous forme de droits de quais et de port ainsi que de location. Ces recettes sont créditées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette fonction.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: L'annulation de 11,4 millions de dollars de dépenses d'exploitation est attribuable au fait que les travaux de dragage ont été exécutés à des coûts moindres que prévus et que les projets de réparation des quais ainsi que de construction des ouvrages de protection des rives ont été retardés ou reportés. L'annulation de 1,8 million de dollars de dépenses en capital a été compensée en partie par une décision d'accélérer la construction du complexe portuaire de la Commission portuaire de Hamilton.

Tableau 2-31: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	25 093	84	36 441	87	(11 348)	(3)
Dépenses en capital	30 910	3	32 662	3	(1 752)	-
Versements aux commissions portuaires	3 564	-	2 130	-	1 434	-
Dépenses totales	59 567	87	71 233	90	(11 666)	(3)

Description

Havres et quais publics: Cet organisme est chargé de l'expansion, de l'administration et de l'entretien de 341 emplacements portuaires destinés à répondre aux besoins en transport maritime commercial. Les moins importants de ces ports connaissent un trafic limité et n'existent que pour permettre l'accès à des communautés isolées. Les plus importants sont en revanche très actifs et leur appui aux industries locales a une incidence considérable. Au total, ces ports reçoivent 20 % du total des marchandises transportées par eau au pays, soit 70 millions de tonnes en 1984. Ces ports ne sont pas financièrement autonomes et sont administrés par Transports Canada au titre de ports publics.

Des quais, des hangars, des aires d'entreposage et des ports se retrouvent à divers emplacements en fonction des besoins des usagers. Au niveau local, les autorités portuaires doivent veiller à l'application des règlements concernant l'utilisation des installations, trancher les différends entre les usagers et percevoir des droits auprès de ces derniers. Certains services directs tels que la manutention des cargaisons ne sont pas offerts à ces ports par le gouvernement fédéral.

Versements aux commissions de port: Il existe neuf commissions de port qui manutentionnent environ 20 % du total des marchandises transportées dans tous les pays. Ces commissions sont des entités paracommerciales et sont presque financièrement autonomes. Toutefois, elles peuvent obtenir des contributions, des subventions ou de emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Le montant des emprunts contractés s'établit présentement à 2,1 millions de dollars. (Voir tableau 6-11, page 6-48).

Données sur le rendement et justification des ressources

Havres et quais publics: La majeure partie des dépenses de fonctionnement sont consacrées à la réparation, la réfection et l'entretien préventif des bâtiments et ouvrages existants. Les plans de 1986-1987 portent sur l'entretien et la réparation de l'infrastructure de même que sur des projets de dragage d'entretien, le tout à un coût estimatif de 32 millions de dollars. Le budget est demeuré plus ou moins stable au cours des deux dernières années. En 1984-1985, 204 projets d'entretien et de réparation de l'infrastructure de même que 19 projets de dragage d'entretien ont été exécutés. Pour 1985-1986 et 1986-1987, environ le même nombre de projets seront exécutés.

La rationalisation prévue du programme contribuera à réduire le nombre des emplacements portuaires administrés, et, de ce fait, à contrôler l'accroissement du budget d'entretien. Des normes d'entretien et d'inspection sont également mises au point afin de favoriser l'établissement de meilleurs plans de travail, ce qui permettra de stabiliser le budget d'entretien des installations.

Versements aux commissions de port: L'activité prévoit le versement de fonds aux commissions portuaires pour l'exécution de certains projets d'équipement. Les projets énoncés ci-après ont été financés par l'entremise du programme spécial de relance.

Tableau 2-32: Versements aux commissions de port (en milliers de dollars)

Commissions de port / utilisation	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Hamilton - construction du complexe portuaire est	1 160	2 000	3 049
Windsor - Port de plaisance du secteur ouest	-	-	515
Total	1 160	2 000	3 564

Dépenses en capital: Le tableau 2-33 résume le programme d'immobilisations prévu dpour 1986-1987.

Tableau 2-33: État récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1986-1987 (en milliers de dollars).

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Dépenses prévues en 1986-1987	Dépenses des années futures
Reconstruction des installations	70 502	15 432	22 878	32 192
Réparations des quais	2 746	2 720	26	-
Prolongements de quais	22 658	4 440	4 842	13 376
Relocalisation des installations	8 814	561	471	7 782
Autres projets importants de construction	50 446	21 856	16 165	12 425
Divers projets de moins de 250 000 $	10 116	1 746	1 622	6 748
	165 282	46 755	46 004	72 523

A.7 Direction et administration

Objectif

Établir des politiques et des directives ainsi qu'administrer efficacement les installations et les services maritimes qui sont essentiels au réseau de transport national et qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral, conformément aux politiques, aux règlements, aux directives et aux lignes directrices du ministère des Transports.

État récapitulatif des ressources

Cette fonction compte pour 3 % du total des dépenses de l'activité de transport maritime de 1986-1987 et pour 2 % du total des années-personnes.

Tableau 2-34: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévues 1985-1986		Réelles 1984-1985	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Administration maritime						
Dépenses d'exploitation*	**9 118**	**119**	9 674	136	14 519	112
Dépenses en capital	**14 943**	**-**	13 038	-	10 722	-
Total des besoins en ressources	**24 061**	**119**	22 712	136	25 241	112

*Comprend des subventions et des contributions de 50 000 $ en 1986-1987, de 200 000 $ en 1985-1986 et de 250 000 $ en 1984-1985. Voir page 6-40 pour plus de détails.

L'augmentation de 1,3 millions de dollars correspond à un changement des dépenses en capital destiné à l'amélioration de plusieurs bases (1,9 million de dollars). Cette augmentation est en partie compensée par une réduction des dépenses d'exploitation attribuable à des besoins moindres en années-personnes (17 A.-P. et 0,5 million de dollars) au chapitre du personnel, des systèmes d'information de gestion et de l'évaluation des activités du programme ainsi qu'à l'annulation d'une contribution au Conseil canadien des expéditeurs (0,1 million de dollars).

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: L'annulation de 2,9 millions de dollars de dépenses en capital est attribuable aux retards de construction aux bases de la Garde côtière de Prescott (0,5 million de dollars) et de Prince Rupert (1,7 million de dollars) ainsi qu'à divers projets de moindre importance (0,8 million de dollars).

Tableau 2-35: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	14 519	112	10 681	101	3 838	11
Dépenses en capital	10 722	-	13 596	-	(2 874)	-
Dépenses totales	25 241	112	24 277	101	964	11

Description

Administration maritime: Cette administration comprend les bureaux du Sous-ministre adjoint/Commissaire de la Garde côtière canadienne et du Directeur général de chaque région, lesquels sont appuyés de divers groupes de personnel de soutien. Leurs fonctions sont de formuler des buts, des objectifs, des priorités et des mesures d'imputabilité d'ensemble; de diriger les processus de planification, d'établissement de programmes et de budgétisation; d'administrer les programmes de recherche et de développement; d'exercer un contrôle financier et d'administrer les systèmes d'information de gestion. Le personnel visé conseille également en matière de politique les sociétés d'État relevant de la compétence du Sous-ministre adjoint, Marine.

Données sur le rendement et justification des ressources

Les dépenses de cette fonction représentent les pourcentages ci-après des dépenses de fonctionnement totales de l'activité du transport maritime:

Tableau 2-36: Direction et administration - Pourcentage des dépenses de fonctionnement totales ainsi que des paiements de transfert

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Total des dépenses de fonctionnement, y compris les paiements de transfert (en milliers de dollars)	460 203	437 373	419 464
Dépenses de fonctionnement de la fonction y compris les paiements de transfert (en milliers de dollars)	9 118	9 674	14 519
Pourcentage des dépenses de fonctionnement que représente la fonction	2,0 %	2,2 %	3,5 %

Dépenses en capital: Les principaux articles de dépenses sont la reconstruction des bases de Prescott et de Parry Sound, au coût estimatif total de 23,1 millions de dollars ainsi que l'amélioration des bases de Hay River, Dartmouth et Sorel, travaux pour lesquels 11,4 millions de dollars ont été budgétisés pour 1986-1987.

A.8 Ports principaux

Introduction

Cette fonction résume l'appui financier accordé par le gouvernement fédéral à Ports Canada. La Société canadienne des ports et les sociétés de port locales (au nombre de six) sont toutes des sociétés d'État de l'annexe C-2.

Objectif: L'objectif de la politique portuaire nationale du Canada, aux termes de la Loi sur la Société canadienne des ports, est de mettre en place un réseau portuaire qui :

- soit un outil utile pour l'atteinte des objectifs commerciaux internationaux du Canada, d'une part, et nationaux, régionaux, locaux, économiques et sociaux, d'autre part;
- soit rentable;
- offre, selon des conditions équitables, des services de transport de marchandises et de passagers aux usagers des ports canadiens;
- offre aux sociétés locales un degré élevé d'autonomie de gestion et d'exploitation, compte tenu de la responsabilité du ministre des Transports d'assurer le bon fonctionnement et la rentabilité du réseau national de transport et de veiller à l'utilisation optimale des ressources;
- soit coordonné avec les autres activités maritimes de même que les réseaux de transport terrestre et aérien.

État récapitulatif des ressources

Cette fonction compte pour environ 1 % des ressources totales de l'activité du transport maritime.

Tableau 2-37: Dépenses et autres affectations de fonds (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Appui financier accordé à Ports Canada aux fins de l'acquisition et de la rénovation de biens immobiliers :			
Paiements budgétaires	8 867	14 759	35 167
Emprunts	-	6 781	2 570
	8 867	21 540	37 737

Tous les prêts consentis à Ports Canada portent intérêt, lequel varie de 6,25 % à 15,625 %. Une liste complète des emprunts figure au tableau 6-11, page 6-48 .

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: Une réduction du coût estimatif total du terminus charbonnier de Prince Rupert a permis d'économiser 0,5 million de dollars. La société a reçu l'autorisation, dans le budget supplémentaire, de devancer la construction des nouvelles installations portuaires à Sept-Iles et à Grande-Anse, Chicoutimi et de dépenser 3,4 millions de dollars qui n'avaient pas été prévus dans le budget original.

Tableau 2-38: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985		
	Réel	Budget principal	Différence
Appui financier accordé à Ports Canada aux fins de l'acquisition et de la rénovation de biens :			
Paiements budgétaires	35 167	32 219	**2 948**
Emprunts	2 570	4 190	**(1 620)**
	37 737	36 409	**1 328**

Description

Ports Canada, dont le bureau central se trouve à Ottawa, exploite des ports et des installations connexes à 15 endroits au Canada (tableau 6-16, page 6-53). Ces ports reçoivent près de la moitié du trafic-marchandises maritime au Canada. Plusieurs de ces derniers exploitent en outre des terminus pour passagers. Ces ports sont exploités comme ports non constitués relevant de la compétence de la Société ou comme sociétés de port locales. En outre, Ports Canada est actionnaire majoritaire de Ridley Terminals Inc., une entreprise conjointe de la Société et de Federal Commerce and Navigation Limited, une importante compagnie dont le siège social se trouve à Montréal. La Société détient 90 % des actions ordinaires. Le financement de la dette, garanti par le gouvernement du Canada jusqu'à concurrence de 205 millions de dollars, prévoit le financement partiel des installations de manutention du charbon. Ridley Terminals Inc. fournit le reste des capitaux de financement; plus précisément, chacun des deux associés de cette société fournit la moitié de leur participation commune. Les terres et l'infrastructure sont louées de la Société du port de Prince Rupert.

Autres données de base

Des renseignements sur les activités de la Société se trouvent à la Partie II du Budget de même que dans le plan d'exploitation de Ports Canada.

Les dépenses prévues au programme d'immobilisation de Ports Canada pour l'exercice financier de 1986 s'élève à 135 millions de dollars, dont 8 867 millions seront obtenus par le biais de subventions budgétaires. Ports Canada prévoit aussi rembourser 1,8 million de dollars au gouvernement au cours de l'année. Etant donné que l'exercice de la Société correspond à l'année civile et non pas à l'exercice financier du gouvernement, le montant des fonds gouvernementaux fournis à même les crédits parlementaires ne coïncidera pas nécessairement à l'utilisation des capitaux signalée par la Société durant une année donnée. Le tableau 2-39 donne un résumé des besoins financiers de Ports Canada.

Tableau 2-39: Ports Canada - État récapitulatif des besoins en capitaux provenant des crédits (en milliers de dollars par année civile)

	Coût estimatif total	Dépenses prévues des années antérieures	Budget 1986	Besoins des années futures
Sept-Iles, Québec				
Rénovation des installations portuaires	34 041	24 810	**6 267**	2 964
Churchill, Manitoba				
Remplacement d'un remorqueur	3 239	639	**2 600**	-
	37 280	25 449	**8 867**	2 964

A.9 Ponts

Introduction

Cette fonction résume l'appui financier du gouvernement fédéral à l'égard de la Société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée", une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Cette société administre, contrôle, exploite et entretient les ponts Jacques Cartier et Champlain, dont une partie de l'autoroute Bonaventure, à Montréal, au Québec.

Objectif: L'objectif de la Société est d'offrir au public des voies transitoires sûres et efficaces sur les ponts, les voies et la section de l'autoroute relevant de sa compétence et d'assurer ce service sans recourir à des crédits budgétaires.

État récapitulatif des ressources

Cette fonction représente moins de 1 % des dépenses totales de l'activité du transport maritime de 1986-1987.

Tableau 2-40: Dépenses (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Aide financière accordée à la Société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée"			
Paiements budgétaires	2 488	3 855	4 387

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: Bien que la Société ait obtenu le plein montant autorisé, l'appui financier nécessaire n'a été que de 4 174 000 $. Les dépenses de fin d'année ont été inférieures aux prévisions, créant ainsi un surplus qui a été remboursé par la Société au Fonds du revenu consolidé au cours de l'exercice financier de 1985-1986.

Tableau 2-41: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985		
	Réel	Budget principal	Différence
Aide financière accordée à la Société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée"			
Paiements budgétaires	4 387	4 387	-

Description

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée : La Société tire la majorité de ses recettes (près de 90 %) des péages imposés aux usagers du pont Champlain. Aucune modification tarifaire n'a été apportée depuis l'ouverture du pont en 1962. Depuis cette même année, aucun péage n'est imposé sur le pont Jacques Cartier. La Société est financièrement dépendante du gouvernement fédéral, son passif excédant son actif d'environ 85 millions de dollars; dès lors, la Société cherche présentement à améliorer sa situation financière.

Le gouvernement fédéral s'en tient toujours à la pratique de rembourser à la Société ses déficits d'exploitation, après rajustement des articles de dépenses tels que l'amortissement et les avantages cumulatifs de cessation d'emploi des employés, ce qui n'exige pas de sorties de fonds en espèces.

Autres données de base

Des renseignements sur les activités de la Société se trouvent à la Partie II du Budget de même que dans le plan d'exploitation de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

A.10 Canaux

Introduction

Cette fonction résume les modalités d'exploitation, les besoins financiers et les sources de financement de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, une société d'État de l'annexe C-1.

Objectifs: Les objectifs de l'Administration sont:

- d'offrir, d'exploiter et d'entretenir une voie navigable en eau profonde, de Montréal jusqu'au lac Erié;
- de veiller au mouvement sûr et efficace des navires ainsi qu'à la protection de l'environnement, et
- de recouvrer les coûts connexes afin de fonctionner de façon autonome.

État récapitulatif des ressources

L'Administration n'a pas eu besoin de l'aide financière du gouvernement fédéral depuis sa réorganisation, en 1977.

Tableau 2-42: Dépenses et déboursés (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévus 1985-1986	Réels 1984-1985
Paiement budgétaire à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour le projet de remise en état	-	-	3 000*

*Financement de la remise en état du canal Welland compris dans le programme spécial d'immobilisation.

Description

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent est chargée de maintenir, d'exploiter et d'entretenir une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Erié, de concert avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis. Une collaboration étroite entre ces deux organismes est nécessaire, principalement en ce qui a trait aux tarifs et aux opérations.

La Voie maritime amène les navires de Montréal (tableau 6-17, page 6-53), qui se trouvent à 6 mètres au-dessus du niveau de la mer, et les fait passer par 7 écluses (cinq canadiennes et 2 américaines) jusqu'au lac Ontario, à quelque 75 mètres au-dessus du niveau de la mer. Avec ses 8 écluses, le canal Welland les élève ensuite jusqu'au lac Érié, à une hauteur de 174 mètres au-dessus du niveau de la mer. Toutes les écluses de la Voie maritime sont de dimensions semblables et peuvent accueillir des navires mesurant 222,5 mètres de longueur sur 23,2 mètres de largeur.

Autres données de base

Des renseignements sur les activités de la Société se trouvent dans le plan d'exploitation de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Au cours de la période de 1983 à 1990, le trafic, dans les deux sections, devrait augmenter chaque année par rapport à 1981-1982 au rythme moyen de 1,9 %. D'ici à 1990, le transport de marchandises devrait atteindre 54,5 millions de tonnes dans la section Montréal-lac Ontario et 62,5 millions dans la section du canal Welland.

En présumant qu'aucune amélioration ne soit apportée, la Voie maritime atteindra vraisemblablement sa capacité maximale vers l'an 2000. L'Administration dispose donc d'environ 15 années pour planifier les améliorations requises. La présente stratégie d'investissement prévoit une stratégie d'améliorations selon laquelle des dépenses en capital raisonnables seront engagées aux fins d'apporter les améliorations voulues au cours de ces quinze années.

Le tableau 2-43 décrit les dépenses prévues de 1985 à 1989 aux fins des projets d'entretien.

Tableau 2-43: Dépenses d'entretien (en milliers de dollars)

	1983-1984 [1]	1984-1985 [1]	1985-1986	**1986-1987**	1987-1988	1988-1989	1989-1990
Dépenses	6 341	13 532	13 150	**10 657**	9 801	9 153	9 678

(1) Comprend les projets financés par le biais du Programme spécial de relance.

Les dépenses d'entretien de 1984-1985 et de 1985-1986 sont supérieures à celles du reste de la période de planification du fait que des dépenses imprévues se sont révélées nécessaires, y compris la réparation des ponts levants à la suite de l'incident survenu à Valleyfield, en novembre 1984.

A.11 Services de pilotage

Introduction

Cette fonction décrit les opérations, les besoins financiers et les sources de financement de quatre administrations de pilotage, notamment celles de l'Atlantique, des Grands lacs (Limitée), des Laurentides et du Pacifique. Toutes sont des sociétés d'État de l'annexe C-1 et, à l'exception d'une seule, sont la propriété directe du gouvernement. L'Administration de pilotage des Grands lacs est une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Objectifs: Les objectifs de chacune des administrations de pilotage sont:

- d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leur région respective; et
- d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

État récapitulatif des ressources

Depuis leur création en 1972, les administrations de pilotage ont peu à peu développé des structures tarifaires et financières qui leur ont permis de fonctionner avec une faible aide, sinon aucune, du gouvernement fédéral. Le déclin constant du trafic maritime, jumelé aux retards de mise en oeuvre des augmentations tarifaires nécessaires dans certaines régions a toutefois engendré un besoin d'appui financier du fait que les administrations ne parvenaient plus à compenser entièrement les diminutions de recettes par le biais de mesures de réduction des coûts d'exploitation.

Tableau 2-44: Dépenses (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Aide financière accordée aux administrations de pilotage afin de compenser les pertes d'exploitation			
o Atlantique	-	485	90*
o Laurentides	-	1 793	1 477*
o Grands lacs	-	1 801	263
Paiements budgétaires	-	4 079	1 830

*Comprend une compensation pour les pertes de recettes relatives à la visite des Grands voiliers (Québec 1534-1984).

Rendement financier passé

Rendement financier de 1984-1985: Les administrations de pilotage des Laurentides et de l'Atlantique ont demandé des crédits au titre de la contribution du gouvernement aux célébrations du 450e anniversaire de l'arrivée de Jacques Cartier au Canada. En outre, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a également demandé un crédit afin de compenser les pertes d'exploitation prévues. Toutefois, la baisse des recettes attribuables à un déclin du trafic a obligé l'Administration de pilotage des Grands lacs à demander des crédits du budget supplémentaire. Qui plus est, des réparations urgentes au quai des Escoumins de l'Administration de pilotage des Laurentides ainsi que l'écart entre le tarif imposé aux termes des directives sur la réglementation des prix et la formule de rémunération des pilotes a obligé cette administration a demandé le remboursement total de ses déboursés nets. L'Administration de pilotage de l'Atlantique, par ailleurs, a connu une légère augmentation de trafic et, conséquemment, a réduit ses besoins en crédits.

Tableau 2-45: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985		
	Réel	Budget principal	Différence
Appui financier accordé aux administrations de pilotage ayant subi des pertes d'exploitation			
o Atlantique	90	386	(296)
o Laurentides	1 477	106	1 371
o Grands lacs	263	-	263
	1 830	492	1 338

Description

Les administrations de pilotage guident les navires dans les voies d'eau restreintes de certains secteurs. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Grands lacs guide les navires empruntant le réseau d'écluses.

Les administrations, sous réserve de l'autorisation du gouverneur en conseil, établissent des zones de pilotage obligatoires pour certains navires ou certaines classes de navires, déterminent les exigences et les conditions de délivrance de permis et de certificats de pilotage, limitent le nombre de permis pour chaque district, prescrivent les conditions d'exemption du pilotage obligatoire et précisent les droits à percevoir pour les services de pilotage et autres qui sont offerts. L'Administration des Grands lacs est exploitée aux termes d'un protocole d'entente définissant le partage des recettes entre le Canada et les États-Unis relativement aux sections internationales relevant de sa compétence.

Autres données de base

Des renseignements sur les activités des Administrations se trouvent dans le plan d'exploitation de chacune des quatre administrations de pilotage.

Aucune aide financière n'est prévue dans le budget de 1986-1987 et les administration de pilotage devront trouver des moyens de s'autofinancer.

B. Transports aériens

Aperçu

L'activité du transport aérien englobe la réglementation essentielle du système national de transport aérien civil pour la sécurité des aéronefs, des voyageurs et du fret aérien; l'établissement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile; l'établissement et l'exploitation du système national d'aéroports civils; et la prestation des services aux aéronefs requis pour l'exploitation du programme des transports.

Objectifs de l'activité

Contribuer à la prestation, au Canada, d'un système national de transport aérien civil sûr et efficient et, à cet effet, garantir la sécurité et l'efficience des mouvements d'aéronefs, de voyageurs et de fret aérien par l'intermédiaire de la réglementation et du contrôle ainsi que de l'établissement, de l'exploitation et de l'entretien efficaces des installations et des services essentiels de navigation aérienne et d'aéroport.

Les objectifs et sous-objectifs sont décrits sous chacune des fonctions.

Table des matières pour l'activité

		Page
B.1	Aéroports et services au sol connexes	3-8
B.1.1	Principaux aéroports fédéraux	3-8
B.1.2	Autres aéroports	3-14
B.2	Services de navigation aérienne	3-20
B.3	Réglementation aérienne	3-25
B.4	Services aux aéronefs	3-29
B.5	Direction et Administration	3-33

État financier récapitulatif

Tableau 3-1 : Besoins financiers nets (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévisions* 1985-86	Différence	Détails à la Page
B.1 Aéroports et services au sol connexes				
B.1.1 Principaux aéroports fédéraux	**(21 134)**	(84 400)	63 266	3-8
B.1.2 Autres aéroports	**51 564**	218 722	(167 158)	3-14
	30 430	134 322	(103 892)	
B.2 Services de navigation aérienne	**526 052**	387 700	138 352	3-20
B.3 Réglementation aérienne	**58 010**	50 100	7 910	3-25
B.4 Services aux aéronefs	**66 476**	105 100	(38 624)	3-29
B.5 Direction et Administration	**10 063**	21 651	(11 588)	3-33
	691 031	698 873	(7 842)	
Années-personnes autorisées	**11 882**	12 409	(527)	6-2

* Les prévisions pour 1985-1986, qui se fondent sur les données dont disposait la direction le 30 septembre 1985 et qui sont rajustées en fonction des transferts de resssources depuis les "Autres aéroports" et la "Direction et l'Administration" à l'activité "Administration centrale" par suite de la réorganisation entreprise en octobre 1985, sont de 45 millions de dollars ou de 6 % inférieures aux prévisions contenues dans le Budget principal de 1985-1986, qui s'élevaient à 744 millions de dollars. On obtiendra des précisions sur cet écart à la rubrique "Explication des prévisions pour 1985-1986" à la page suivante.

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1986-1987 sont de 8 millions de dollars ou de 1 % inférieurs aux dépenses prévues pour 1985-1986. Cette différence est d'abord et avant tout attribuable aux facteurs suivants:

	En millions de dollars
• Augmentation des dépenses de fonctionnement Augmentation de 8 millions de dollars (1,5 %) des dépenses afférentes aux salaires et au personnel et augmentation de 9 millions de dollars (3,0 %) des dépenses afférentes aux biens et services par rapport aux prévisions de 1985-1986.	17,0
• Augmentation des dépenses en capital L'augmentation projetée doit permettre le maintien du grand programme d'investissement destiné à la rénovation et au remplacement de l'équipement de navigation aérienne (y compris le RAMP) et des installations aéroportuaires.	107,0
• Réduction des subventions et contributions Réduction attribuable à la diminution de la portée du programme de construction dans le Nouveau-Québec.	(8,0)
• Augmentation des recettes Augmentation des recettes engendrées par l'accroissement du volume de trafic et la hausse de certains droits.	(59,0)
• Augmentation de la taxe de transport aérien Augmentation attribuable à la révision du taux et au volume de mouvements de passagers.	(65,0)

Explication des prévisions pour 1985-1986: Les prévisions pour 1985-1986 sont de 45 millions de dollars (6 %) inférieures à celles contenues dans le Budget principal de 1985-1986, qui s'élèvent à 744 millions de dollars. La différence de 45 millions de dollars se répartit essentiellement comme suit:

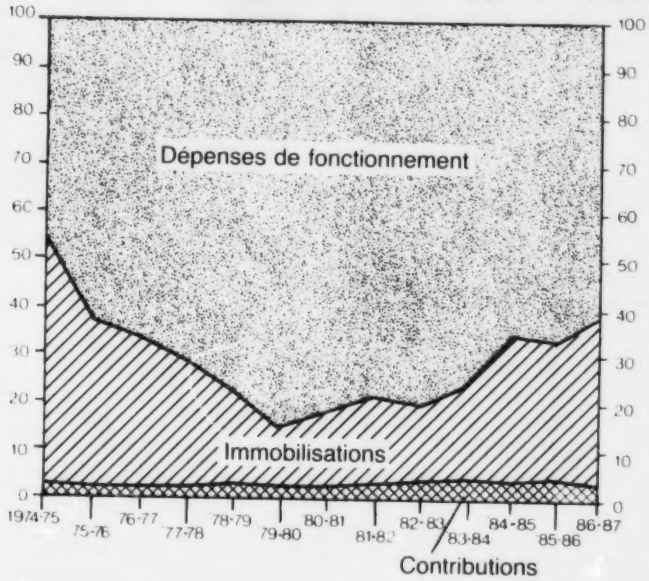
	En millions de dollars
• Réduction des dépenses de fonctionnement Réduction attribuable à la diminution du déficit et aux mesures de restrictions.	(8,0)
• Réduction des dépenses en capital Réduction entraînée par des retards au chapitre de la construction et par des reports de projets.	(33,0)
• Réduction des recettes	9,0
• Augmentation de la taxe de transport aérien	(13,0)

Tableau 3-2 : Dépenses et recettes prévues de l'activité pour 1986-1987 (en milliers de dollars)

	Dépenses					
	Dépenses de fonctionnement	Dépenses en capital	Subventions et contributions	Total	Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	Besoins nets de ressources
Aéroports et services au sol connexes						
Principaux aéroports fédéraux	285 341	95 057	-	380 398	401 532	(21 134)
Autres aéroports	189 351	138 053	40 908	368 312	316 748	51 564
	474 692	233 110	40 908	748 710	718 280	30 430
Services de navigation aérienne	374 610	283 241	159	658 010	131 958	526 052
Réglementation aérienne	57 666	1 046	100	58 812	802	58 010
Services aux aéronefs	33 798	45 934	-	79 732	13 256	66 476
Direction et Administration	14 697	1 720	650	17 067	7 004	10 063
	955 463*	565 051	41 817	1 562 331	871 300*	691 031

* Y compris les transactions internes se chiffrant à 105,7 millions de dollars.

Tableau 3-3: Aperçu des dépenses totales pour douze années - Répartition par type de ressources (pourcentage)



Examen du rendement financier

Tableau 3-4: Examen des besoins financiers de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985		
	Besoins réels	Budget principal	Différence
Aéroports et services au sol connexes			
Principaux aéroports fédéraux	55 739	137 985	(82 246)
Autres aéroports	226 967	231 769	(4 802)
	282 706	369 754	(87 048)
Services de navigation aérienne	313 138	365 814	(52 676)
Réglementation aérienne	50 483	62 834	(12 351)
Services aux aéronefs	96 572	102 188	(5 616)
Direction et Administration	18 420	21 435	(3 015)
	761 319	922 025	(160 706)
Années-personnes autorisées	12 472	12 383	89

Nota: Les données réelles et le Budget principal pour 1984-1985 tiennent compte du transfert de ressources à l'activité "Administration centrale" par suite de la réorganisation entreprise en octobre 1985.

Explication de la différence: Les besoins financiers réels étaient de 161 millions de dollars ou de 17,4 % inférieurs à ceux projetés dans le Budget principal. Cette réduction s'explique en grande partie comme suit:

	En millions de dollars
• Réduction des dépenses de fonctionnement	(54,0)

La réduction enregistrée dans les secteurs ci-dessous est le résultat de mesures de restrictions appliquées aux dépenses discrétionnaires et de leurs répercussions sur les frais généraux de fonctionnement.

Transport et communications	7,0
Matériel et fournitures	6,0
Services professionnels et spéciaux	10,0
Réparations	5,0
Temps supplémentaire et allocations	4,0
Restrictions et retards au chapitre de la dotation	9,0
Coûts indirects	11,0
Dépenses diverses	2,0

• Réduction des dépenses en capital	(73,0)

La réduction est attribuable à des retards dans la livraison du matériel (31 millions de dollars), au report de projets (16 millions de dollars), à des retards dans la construction (19 millions de dollars) et à des soumissions avantageuses (7 millions de dollars).

• Réduction des subventions et contributions	(4,0)

La réduction découle de retards dans des projets au chapitre des contributions au programme des aéroports locaux et commerciaux locaux.

- Augmentation des recettes (16,0)

  L'augmentation des recettes est engendrée par l'augmentation des mouvements d'aéronefs et de passagers ainsi que par la hausse de certains droits, qui ont eu les résultats suivants:

	En millions de dollars
Location et concessions	14,0
Taxes d'atterrissage	2,0

- Augmentation de la taxe de transport aérien (14,0)

  L'augmentation est attribuable à la majoration de la taxe.

La sur-utilisation des années-personnes est attribuable au Programme d'emploi d'été pour les étudiants. D'autres facteurs y ont contribué, soit les ressources affectées à la révision des crédits votés du programme de l'Air et les ressources requises pour la mise en oeuvre des recommandations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne en matière de réorganisation.

B.1 Aéroports et services au sol connexes

Cette fonction a pour grand objectif de garantir l'existence et la fiabilité d'un système national d'aéroports civils sûr et efficient de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficience des mouvements d'aéronefs, de voyageurs et de fret aérien.

Les aéroports et services au sol connexes se subdivisent en deux éléments, les "Principaux aéroports fédéraux" et les "Autres aéroports", eu égard aux différents sous-objectifs et mécanismes de financement qui s'appliquent à chacun de ces éléments.

B.1.1 Principaux aéroports fédéraux

Sous-objectif

Garantir la prestation d'un réseau d'aéroports civils financièrement autonome accessible aux usagers du système national de transport aérien civil, de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficience des mouvements d'aéronefs, de voyageurs et de fret aérien.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses afférentes à cet élément représentent environ 30 % des dépenses de fonctionnement globales de l'activité et 17 % des dépenses en capital de cette dernière.

Tableau 3-5: Principaux aéroports fédéraux - État des activités au titre du fonds renouvelable (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien[1]	**401 532**	462 800	431 908
Dépenses	**339 142**	330 692	419 017
Bénéfice d'exploitation (perte)	**62 390**	132 108	12 891
Ajouter : Amortissement	**53 801**	53 692	60 423
Ressources provenant de l'exploitation	**116 191**	185 800	73 314
Dépenses en capital	**95 057**	101 400	129 053[2]
Besoins nets de ressources (fournies)	**(21 134)**	(84 400)	55 739
Nombre d'aéroports	**9**	9	23

1. Le changement apporté au niveau des recettes tient compte de la réduction des recettes attribuées au Fonds renouvelable des aéroports provenant de la taxe de transport aérien. Pour de plus ample renseignements, se reporter à la page 6-46.
2. La somme de 36,9 millions de dollars a été financée à même le crédit 80; pour plus de détails, se reporter au tableau 3-6, page 3-9.

On trouvera à la Section III - Renseignements supplémentaires, page 6-54, des états récapitulatifs de l'utilisation projetée des crédits du fonds renouvelable et des profits ou des pertes enregistrés par chaque aéroport.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: La péremption de 19,5 millions de dollars au chapitre des dépenses de fonctionnement est attribuable aux restrictions imposées sur les dépenses discrétionnaires. L'écart de 33,9 millions de dollars au chapitre des dépenses en capital s'explique par des retards dans la livraison du matériel, des reports de projets, des réductions dans le coût de certains projets et des soumissions avantageuses. La sous-utilisation des années-personnes est le résultat de l'exécution du programme d'immobilisations et est compensée par une sur-utilisation au titre des "Autres aéroports".

Tableau 3-6: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Données réelles		Budget principal		Différence	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P
Dépenses de fonctionnement	419 017	2 634	438 479	2 667	(19 462)	(33)
Dépenses en capital	129 053		162 924		(33 871)	
	548 070	2 634	601 403	2 667	(53 333)	(33)
Moins : Amortissement	(60 423)		(62 581)		(2 158)	
Dépenses totales	487 647	2 634	538 822	2 667	(51 175)	(33)
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	(431 908)		(400 837)		(31 071)	
Rendement net:	55 739	2 634	137 985	2 667	(82 246)	(33)
Financement réparti comme suit:						
Principaux aéroports fédéraux						
Fonds renouvelable	18 860		16 253		2 607	
Crédit 80	36 879		121 732		(84 853)	
	55 739		137 985		(82 246)	

Nota: Les données réelles et les données contenues dans le Budget principal pour 1984-1985 portent sur 23 aéroports.

Description

Liste des aéroports: Cet élément regroupe les neuf plus grands aéroports du Canada, soient ceux de Halifax, de Montréal-Mirabel, de Montréal-Dorval, de Toronto, d'Ottawa, de Winnipeg, de Calgary, d'Edmonton et de Vancouver. L'année financière 1984-1985 a été la dernière année de fonctionnement du fonds renouvable composé de 23 aéroports.

Exploitation: L'exploitation des aéroports comprend deux tâches principales: la prestation de services aéroportuaires aux passagers et aux aéronefs et l'entretien et la réparation des installations aéroportuaires. Le contrôle de sécurité des passagers et des bagages est l'un des plus importants services aéroportuaires. Les services de police et de sauvetage en cas d'incendie ou d'écrasement sont au nombre des autres services offerts.

Les installations aéroportuaires qui nécessitent un entretien et des réparations comprennent une multitude de bâtiments (p. ex.: les aérogares, les hangars de stationnement, les bâtiments d'entretien et les autres bâtiments auxiliaires), les structures de surface (p. ex.: les pistes, les voies de circulation, les aires de trafic, les routes et les parcs de stationnement), les systèmes mécaniques et électriques ainsi que diverses pièces d'équipement fixes et mobiles. Les coûts d'entretien et de réparation de ces installations comprennent entre autres les coûts des services publics, de l'entretien des bâtiments, du déneigement et des réparations.

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses: Le tableau 3-7 contient une ventilation des prévisions en matière de dépenses de fonctionnement des "Principaux aéroports fédéraux" pour l'exercice 1986-1987. Étant donné que ces aéroports doivent normalement récupérer tous leurs coûts de fonctionnement, les dépenses comprennent les frais pour les services de contrôle de la circulation aérienne assurés à proximité immédiate de chaque aéroport par l'activité "Services de navigation aérienne", l'amortissement, les subventions tenant lieu de taxes versées par Travaux publics ainsi que les frais d'intérêts liés aux dépenses nettes imputées au fonds renouvelable des "Principaux aéroports fédéraux". Les frais relatifs aux services de gestion et de soutien spécialisé représentent les coûts récupérés par l'élément "Autres aéroports" et l'activité "Direction et Administration" au chapitre des services de gestion, de commercialisation, d'administration, d'architecture, d'ingénierie et des autres services de soutien technique qui sont fournis à cet élément. (Pour plus de détails concernant ces frais et les frais de contrôle de la circulation aérienne, se reporter à la page 6-46.)

Tableau 3-7: Principaux aéroports fédéraux - État récapitulatif des dépenses (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévisions 1985-1986		Dépenses réelles 1984-1985	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Exploitation des aéroports						
Services aéroportuaires	**49 166**	**448**	47 377	448	60 245	712
Entretien et réparation des installations	**87 881**	**1 079**	84 675	1 077	109 937	1 452
Services de gestion, d'administration et autres services de soutien spécialisé	**21 254**	**403**	20 481	403	24 649	470
	158 301	**1 930**	152 533	1 928	194 831	2 634
Autres coûts et frais						
Frais de contrôle de la circulation aérienne	**61 201**		52 676		84 622	
Services de gestion et de soutien spécialisé	**44 330**		43 718		54 829	
Amortissement	**53 801**		53 692		60 423	
Subventions tenant lieu de taxes	**21 309**		21 309		23 413	
Intérêts	**-**		6 764		899	
	180 841		178 159		224 186	
	339 142	**1 930**	330 692	1 928	419 017	2 634
Nombre d'aéroports	**9**		9		23	

Les activités aéroportuaires permanentes absorberont 158 millions de dollars ou 47 % du budget de fonctionnement global des "Principaux aéroports fédéraux". Deux grands facteurs (tableau 3-8) influent sur les coûts de fonctionnement des aéroports, soit les heures d'ouverture des aéroports pour les besoins des transporteurs aériens et du public voyageur ainsi que l'ampleur et la nature des installations à entretenir pour l'arrivée et le départ des aéronefs.

Tableau 3-8 : Résumé des principaux déterminants de la charge de travail

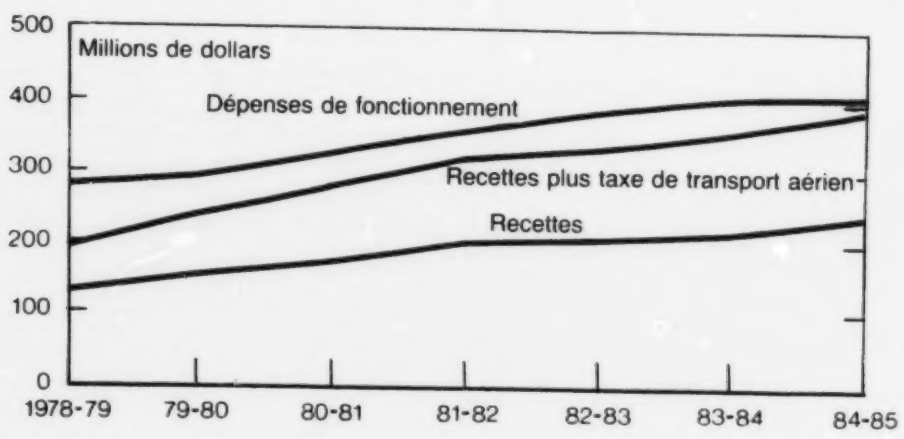
	Budget des dépenses 1986-1987	Prévisions 1985-1986	Données réelles 1984-1985
Total des heures d'ouverture publiées	78 840	78 840	128 297
Total des heures d'ouverture	63 860	67 802	S/O

	No.	Superficie (en milliers de m^2)	No.	Superficie (en milliers de m^2)	No.	Superficie (en milliers de m^2)
Principales installations aéroportuaires entretenues	9		9		23	
Aérogares	11	589	11	589	25	674
Surfaces côté piste		11 514		11 514		17 204

Analyse des recettes: Le tableau 3-9 illustre dans quelle mesure cet élément, qui regroupe les neuf plus grands aéroports du Canada, est réellement parvenu à atteindre son objectif de récupération complète des coûts pour la période de sept ans se terminant le 31 mars 1985.

Les coûts sont une approximation de ce que doit normalement assumer un exploitant commercial. En conséquence, les dépenses indiquées au tableau 3-7 ont été rajustées; elles tiennent compte des intérêts sur le montant total de l'investissement du gouvernement, mais non du coût estimatif des services offerts aux aéronefs gouvernementaux et militaires. Pour plus de détails sur la nature et le montant des recettes recueillies par les "Principaux aéroports fédéraux", se reporter à la page 6-54.

Tableau 3-9: Récupération des coûts par les "Principaux aéroports fédéraux"



Analyse des dépenses en capital: Le tableau 3-10 donne une analyse sommaire du programme d'immobilisations prévu pour 1986-1987. Pour un énoncé ventilé par projet, se reporter au tableau 6-5, pages 6-15.

Tableau 3-10: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1986-1987, "Principaux aéroports fédéraux" (en milliers de dollars)

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
Restauration d'installations désuètes				
Aérogares et installations connexes	105 295	48 915	**37 388**	18 992
Aires de manoeuvre des aéronefs	42 626	9 043	**14 115**	19 468
Bâtiments et matériel d'entretien	26 726	2 983	**11 008**	12 735
Services aéroportuaires d'urgence	5 560	2 247	**2 327**	986
Travaux divers de moins de 250 000 $	13 204	-	**13 204**	-
	193 411	63 188	**78 042**	52 181
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
Aérogares et installations connexes	49 829	17 120	**16 663**	16 046
Aires de manoeuvre des aéronefs	2 896	2 591	**305**	-
Bâtiments et matériel d'entretien	371	324	**47**	-
	53 096	20 035	**17 015**	16 046
	246 507	83 223	**95 057**	68 227

B.1.2 Autres aéroports

Sous-objectifs

Garantir la prestation d'un réseau d'aéroports civils accessible aux usagers du système national de transport aérien civil de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficience des mouvements d'aéronefs, de voyageurs et de fret aérien, sous réserve que la demande soit suffisamment élevée pour permettre la récupération d'un pourcentage prédéterminé des coûts de fonctionnement annuel du réseau.

Garantir la prestation d'un réseau d'aéroports civils qui corresponde aux objectifs socio-économiques du gouvernement du Canada (comme celui d'atténuer les inconvénients de l'éloignement) de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficience des mouvements d'aéronefs, de voyageurs et de fret aérien.

État récapitulatif des ressources

Cet élément représente 20 % des dépenses totales de fonctionnement de l'activité et 24 % des dépenses en capital de cette dernière.

Tableau 3-11: Autres aéroports - Besoins nets de ressources (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévisions 1985-1986	Besoins réels 1984-1985
Aéroports exploités par Transports Canada[1]			
Dépenses de fonctionnement			
Exploitation des aéroports et services de soutien généraux	**189 351**	186 600	138 993
Moins : Transferts à l'activité "Administration centrale	**-**	778	748
Dépenses nettes de fonctionnement[2]	**189 351**	185 822	138 245
Dépenses en capital	**138 053**	127 500	140 917
	327 404	313 322	279 162
Aéroports exploités par d'autres parties			
Contributions de fonctionnement	**16 905**	20 800	17 665
Contributions de capital	**24 003**	27 600	25 050
	40 908	48 400	42 715
Dépenses totales	**368 312**	361 722	321 877
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien[3]	**(316 748)**	(143 000)	(94 910)
	51 564	218 722	226 967

1. Le Budget des dépenses de 1986-1987 et les prévisions pour 1985-1986 tiennent compte du transfert de 14 des "Principaux aéroports fédéraux". Les données sur les besoins réels pour 1984-1985 portent sur cet élément avant le transfert, qui a eu lieu le 1er avril 1985.
2. Les dépenses nettes de fonctionnement tiennent compte des transferts à l'activité "Administration centrale" par suite de la réorganisation entreprise en octobre 1985.
3. Le changement apporté au niveau des recettes tient compte de la réduction des recettes attribuées au Fonds renouvelable des aéroports provenant de la taxe de transport aérien. Pour de plus ample renseignements, se reporter à la page 6-46.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: La péremption de 3,3 millions de dollars au chapitre des dépenses de fonctionnement découle des mesures de restrictions imposées aux dépenses discrétionnaires. La sur-utilisation des années-personnes est compensée d'une part par une sous-utilisation des années-personnes au titre des "Principaux aéroports fédéraux" et, d'autre part, par la réalisation du Programme d'emploi d'été pour les étudiants et des projets d'immobilisations.

Tableau 3-12: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Données réelles		Budget principal		Différence	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	138 245	2 397	141 544	2 247	(3 299)	150
Dépenses en capital	140 917		139 708		1 209	
Contributions	42 715		47 359		(4 644)	
Dépenses totales	321 877	2 397	328 611	2 247	(6 734)	150
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	(94 910)		(96 842)		1 932	
Rendement net	226 967	2 397	231 769	2 247	(4 802)	150

Description

Aéroports exploités par Transports Canada: Cet élément est chargé de l'exploitation des aéroports nationaux situés à St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Québec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse et Yellowknife. Il est également chargé de l'exploitation de 131 aéroports régionaux et locaux. La nature des opérations des aéroports qui composent cet élément se compare à celle des "Principaux aéroports fédéraux". La plupart des aéroports exploités par Transports Canada desservent les régions les moins populeuses et les plus isolées du pays; aussi les mouvements d'aéronefs et de passagers pouvant générer des recettes sont-ils beaucoup moins élevés. Le gouvernement assume les dépenses non récupérables engagées pour maintenir la capacité du système et la qualité du service à un niveau adéquat dans tout le pays. (Pour une description de la nature des opérations, se reporter à la page 3-11.)

Aéroports exploités par d'autres parties: L'élément offre également une aide financière aux aéroports régionaux et locaux exploités par d'autres paliers du gouvernement et par des intérêts privés.

Données sur le rendement et justification des ressources

Aéroports exploités par Transports Canada: Le tableau 3-13 résume les dépenses au chapitre de l'exploitation des aéroports, les dépenses totales au titre des services de soutien pour l'ensemble de l'activité qui sont planifiées et contrôlées par cet élément ainsi que le montant des coûts récupérés auprès des "Principaux aéroports fédéraux" pour ces services de soutien. Au tableau 3-14 figure un résumé des principaux déterminants de la charge de travail qui influent sur l'exploitation des aéroports.

Tableau 3-13: Aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada - Dépenses brutes de fonctionnement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévisions 1985-1986		Données réelles 1984-1985	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Exploitation des aéroports						
Services aéroportuaires	43 869	572	43 084	618	21 640	417
Entretien et réparation des installations	81 606	1 036	80 042	1 117	60 400	855
	125 475	1 608	123 126	1 735	82 040	1 272
Services de soutien généraux						
Services de soutien à l'architecture et au génie	24 861	520	24 386	563	21 056	448
Gestion et Administration	31 747	539	31 960	607	28 580	565
Autres	7 268	132	7 128	144	7 317	134
	63 876	1 191	63 474	1 314	56 953	1 147
Dépenses totales	189 351	2 799	186 600	3 049	138 993	2 419
Moins : Transferts à l'activité "Administration du centrale	-	-	778	22	748	22
Dépenses nettes	189 351	2 799	185 822	3 027	138 245	2 397
Coûts récupérés auprès des "Principaux aéroports fédéraux"	38 296		37 598		47 188	

Nota: Le Budget des dépenses de 1986-1987 et les prévisions pour 1985-1986 tiennent compte du transfert de 14 des "Principaux aéroports fédéraux". Les données sur les dépenses réelles pour 1984-1985 portent sur cet élément avant le transfert de ces aéroports. Les dépenses nettes tiennent compte des transferts à l'activité "Administration centrale" par suite de la réorganisation entreprise en octobre 1985.

Tableau 3-14: Résumé des principaux déterminants de la charge de travail

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévisions 1985-1986	Données réelles 1984-1985
[1]Total des heures d'ouverture publiées	293 854	293 854	244 396
Total des heures d'ouverture	271 771	285 445	S O

	No.	Superficie (en milliers m^2)	No.	Superficie (en milliers m^2)	No.	Superficie (en milliers m^2)
Principales installations aéroportuaires régionales et locales entretenues	101		101		87	
Aérogares	89	170	89	166	75	77
Surfaces côté piste		22 667		22 663		16 927

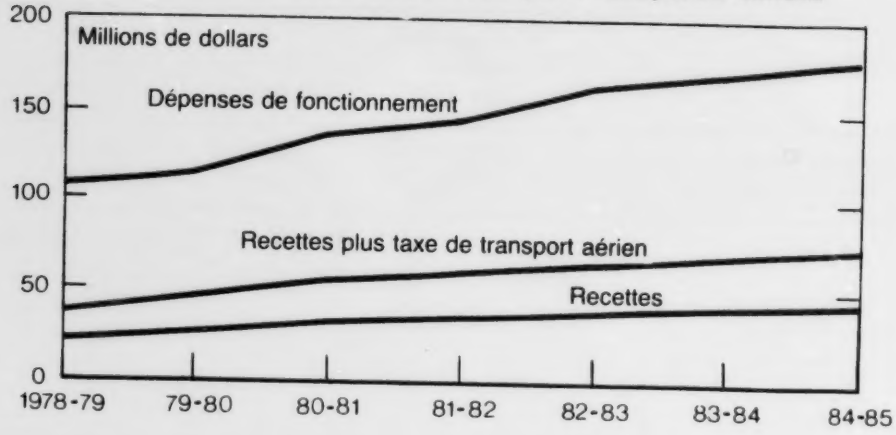
Nota: 1. Le Budget des dépenses de 1986-1987 et les prévisions pour 1985-1986 visent un aéroport international, 10 aéroports nationaux, 45 aéroports régionaux et 45 aéroports locaux. Les données réelles pour 1984-1985 portent sur 42 aéroports régionaux et 45 aéroports locaux. Toutefois, ces chiffres excluent les aéroports dont les heures d'ouverture ne sont pas publiées, comme les aéroports communautaires de l'Arctique qui se trouvent dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon.

Le tableau 3-15 illustre dans quelle mesure les aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada récupèrent tous leurs coûts de fonctionnement. Ceux-ci correspondent en gros à ceux qu'un exploitant commercial doit normalement assumer. Les dépenses de fonctionnement indiquées au tableau 3-13 sont rajustées de manière à ce qu'elles tiennent compte :

- du coût de tout service de contrôle de la circulation aérienne assuré par les Services de navigation aérienne à proximité immédiate de ces aéroports;
- de l'amortissement, des subventions tenant lieu de taxes et des intérêts sur les investissements du gouvernement dans ces aéroports.

Une déduction est faite pour le coût estimatif des services offerts aux aéronefs gouvernementaux et militaires. (La méthode utilisée est la même que pour les principaux aéroports fédéraux.)

Tableau 3-15: Récupération des coûts - Aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada



Analyse des dépenses en capital: Au tableau 3-16 figure une analyse sommaire du programme d'immobilisations prévu pour 1986-1987. Pour un énoncé détaillé par projet, se reporter au tableau 6-5, page 6-20.

Tableau 3-16 : Sommaire des projets d'immbolisations de 1986-1987 pour les aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada (en milliers de dollars)

	Coût estimatif Total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années [illegible]
Restauration d'installations désuètes				
Aérogares et installations connexes	42 718	11 451	**23 865**	7 402
Aires de manoeuvre des aéronefs	81 271	35 254	**29 973**	16 044
Bâtiments et matériel d'entretien	35 483	3 575	**11 689**	20 219
Services aéroportuaires d'urgence	29 379	112	**6 841**	22 426
Travaux divers de mois de 250 000 $	26 079	-	**26 079**	-
	214 930	50 392	**98 447**	66 091
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
Aérogares et installations connexes	116 154	71 358	**22 000**	22 796
Aires de manoeuvre des aéronefs	137 484	127 260	**7 090**	3 134
Bâtiments et matériel d'entretien	29 935	10 638	**7 657**	11 640
Services aéroportuaires d'urgence	7 481	132	**2 859**	4 490
	291 054	209 388	**39 606**	42 060
	505 984	259 780	**138 053**	108 151

Aéroports exploités par d'autres parties: L'élément prévoit en outre une aide financière aux aéroports régionaux et locaux exploités par des municipalités et par d'autres parties. Le tableau 3-17 résume les contributions de fonctionnement et de capital prévues par catégorie d'aéroport.

Tableau 3-17: Aéroports exploités par d'autres parties - Contributions (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévisions 1985-1986	Données réelles 1984-1985
Contributions de fonctionnement			
Aéroports locaux - Nord	5 717	6 700	6 003
Aéroports locaux - Sud	11 188	14 100	11 662
	16 905	20 800	17 665
Contributions de capital			
Aéroports locaux du Labrador et de Terre-Neuve	10 429	12 929	7 146
Aéroports inuits du Nouveau-Québec	2 081	6 005	2 169
Autres aéroports locaux	11 493	8 666	15 735
	24 003	27 600	25 050
	40 908	48 400	42 715

B.2 Services de navigation aérienne

Objectif

Le principal objectif de cette fonction est de garantir l'existence et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civile sûr et efficient de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficience des mouvements d'aéronefs, de voyageurs et de fret aérien.

État récapitulatif des ressources

Cette fonction représente 39 % des dépenses totales de fonctionnement de l'activité et 50 % des dépenses en capital.

Tableau 3-18: Besoins nets de ressources de l'activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévisions 1985-1986	Besoins réels 1984-1985
Dépenses de fonctionnement	374 610	355 100	325 786
Dépenses en capital	283 241	143 200	119 094
Contributions	159	200	578
Dépenses totales	658 010	498 500	445 458
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	(131 958)	(110 800)	(132 320)
	526 052	387 700	313 138

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: La péremption de 19,8 millions de dollars des dépenses de fonctionnement découle des restrictions imposées au chapitre des dépenses. La péremption de 34,1 millions de dollars des dépenses en capital est attribuable à des retards dans la livraison d'équipement, à des reports de projets et à des soumissions avantageuses. La sur-utilisation des années-personnes a été compensée par une sous-utilisation dans d'autres secteurs.

Tableau 3-19: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Données réelles		Budget des dépenses		Différence	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	325 786	5 899	345 566	5 884	(19 780)	15
Dépenses en capital	119 094		153 197		(34 103)	
Contributions	578		589		(11)	
Dépenses totales	445 458	5 899	499 352	5 884	(53 894)	15
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	(132 320)		(133 538)		1 218	
Rendement net	313 138	5 899	365 814	5 884	(52 676)	15

Description

Cette fonction offre trois principaux services à l'appui du transport aérien, lesquels visent tous à aider les aéronefs à se déplacer de façon sûre et efficace d'un point à un autre. Il s'agit des services de contrôle de la circulation aérienne, d'information de vol et d'aide à la navigation. Il existe un réseau de 7 centres de contrôle régional, 8 unités de contrôle terminal et 61 tours de contrôle qui assurent des services de contrôle des vols en route, à l'arrivée et au départ dans certains corridors aériens et à proximité immédiate des aéroports les plus achalandés. Quelque 113 stations d'information de vol, situées à des aéroports dans tout le pays, offrent des services d'information de vol portant entre autres sur les conditions météorologiques, la disponibilité des aides à la navigation et la recherche et le sauvetage. En outre, plusieurs centaines d'aides à la navigation, installées aux aéroports et à divers endroits dans tous le pays, aident les pilotes à déterminer leur position et leur direction entre les aéroports et les guident à l'atterrissage et au décollage.

À des fins d'exploitation, l'activité est divisée en deux grandes fonctions, soit les Services de la circulation aérienne et les Services techniques pour l'exploitation et l'entretien des systèmes. Les Services de la circulation aérienne sont formés principalement du personnel nécessaire pour l'exploitation des diverses installations de contrôle de la circulation aérienne et des stations d'information de vol. Par ailleurs, les Services techniques à l'appui de l'exploitation et de l'entretien des systèmes sont composés du personnel, des biens et des services requis pour l'établissement et l'entretien des installations et de l'équipement servant à assurer les services de contrôle de la circulation aérienne et d'information de vol, ainsi que les services d'aides à la navigation.

Sous-objectifs des Services de la circulation aérienne: Créer un environnement relevant des autorités canadiennes au sein duquel peuvent être assurés des services de circulation aérienne sûrs et efficients conformes aux niveaux de service prescrits et, à cet effet, établir des politiques, des normes, des procédures et des lignes directrices et assurer la gestion des installations, des systèmes et des ressources humaines.

Sous-objectifs des Services techniques: Garantir l'existence et la fiabilité des installations, des systèmes électroniques et du matériel de navigation aérienne à l'appui de l'exploitation sûre et efficiente du système national de navigation aérienne civile conformément aux exigences opérationnelles, aux normes et aux niveaux de service des Services de navigation aérienne.

Les renseignements suivants sur le rendement et la justification des ressources correspondent à chacun des éléments de la fonction.

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses de fonctionnement: Les Services de la circulation aérienne exigeront probablement 58 % des dépenses de fonctionnement et 63 % des ressources humaines affectées à cette fonction. Pour leur part, les Services techniques à l'appui de l'exploitation et de l'entretien nécessiteront 39 % des dépenses de fonctionnement et 34 % du personnel affecté. Les 3 % qui restent des dépenses de fonctionnement et des besoins en personnel iront aux services de soutien à la gestion et au personnel.

Tableau 3-20: Services de navigation aérienne - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévisions 1985-1986		Dépenses réelles 1984-1985	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Services de la circulation aérienne						
Contrôle de la circulation aérienne	174 610	2 750	165 535	2 845	149 630	2 844
Stations d'information de vol	41 443	871	41 221	901	37 291	887
	216 053	3 621	206 756	3 746	186 921	3 731
Services de soutien technique pour l'exploitation et l'entretien des systèmes	148 780	1 967	139 075	2 042	130 526	2 017
Soutien à la gestion et au personnel	9 777	161	9 269	167	8 339	151
	374 610	5 749	355 100	5 955	325 786	5 899

Le tableau 3-21 résume quelques-unes des principales variables qui influent sur les besoins de ressources de fonctionnement de l'activité.

Tableau 3-21: Principales variables influant sur les ressources de fonctionnement

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévisions 1985-1986	Données réelles 1984-1985
Services de contrôle de la circulation aérienne			
No. d'unités de contrôle de la circulation aérienne	76	76	77
Heures de service	508 164	508 164	514 004
Stations d'information de vol et de services consultatifs			
No. de stations de services d'information de vol	113	113	114
Heures de service	940 240	940 240	946 080
Services de soutien technique pour l'exploitation et l'entretien des systèmes			
No. de systèmes entretenus			
Systèmes de surveillance (radar)	105	103	103
Aides à la navigation	1 102	1 067	1 028
Systèmes de communications	515	505	497

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 3-22 consiste en une analyse sommaire des dépenses en capital prévues pour 1986-1987. Afin que l'on puisse poursuivre la mise en oeuvre du Programme de modernisation des radars (RAMP), qui constitue un des grands projets de la Couronne, des contrats afférents à la Cible d'essai pseudo-RSE de radar secondaire de surveillance (PARROT), au Système avertisseur de conflit et de danger dans l'espace aérien (HAW/CA) et à l'Ingénierie des systèmes seront adjugés en 1986-1987. Les fonds prévus pour 1986-1987 s'élèvent à 171 millions de dollars. Pour un énoncé détaillé, se reporter au tableau 6-5, page 6-29.

Tableau 3-22: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1986-1987 - Services de navigation aérienne (en milliers de dollars)

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget de dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
Restauration d'installations désuètes				
Installations et équipement des Services de la circulation aérienne	39 752	4 168	**11 886**	23 698
Systèmes de surveillance	811 570	111 459	**170 702**	529 409
Systèmes de communications	38 487	21 322	**6 927**	10 238
Systèmes de navigation aérienne et d'atterissage	545 291	26 245	**23 824**	495 222
Travaux divers de moins de 250 000 $	23 700	-	**23 700**	-
	1 458 800	163 194	**237 039**	1 058 567
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
Installations et équipement des Services de la circulation aérienne	37 315	18 547	**16 504**	2 264
Systèmes de surveillance	20 538	12 369	**2 016**	6 153
Systèmes de communications	54 440	5 148	**13 142**	36 150
Systèmes de navigation aérienne et d'atterrissage	54 185	22 261	**14 540**	17 384
	166 478	58 325	**46 202**	61 951
	1 625 278	221 519	**283 241**	1 120 518

Analyse des recettes: Pour plus de détails sur la nature et le montant des recettes provenant de cette activité, se reporter à la page 6-46.

B.3 Réglementation aérienne

Objectifs

Veiller à ce que la sécurité du système national de transport aérien civil soit assurée à un niveau adéquat.

Pour des besoins d'exploitation, l'activité est divisée en deux grandes fonctions, soit la Promotion de la sécurité et la Réglementation.

Sous-objectif de la Promotion de la sécurité: Promouvoir la sécurité dans tous les secteurs de l'aviation et, à cet effet, analyser et communiquer les renseignements pertinents sur la sécurité aérienne et les communiquer au personnel aéronautique et aux exploitants d'aéronefs pour ainsi contribuer à l'accroissement de la sécurité du système national de transport aérien civil.

Sous-objectif de la Réglementation aérienne: Promouvoir, par le dialogue et la consultation, l'emploi de pratiques sûres en aéronautique et décourager toute pratique dangereuse au moyen de la réglementation et du contrôle des activités liées aux aéronefs, au personnel aéronautique, aux exploitants d'aéronefs, aux aéroports et aux installations de navigation aérienne, de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficience du sytème national de transport aérien civil.

État récapitulatif

Les dépenses de fonctionnement de cette fonction représentent 6 % des dépenses totales de fonctionnement de l'activité.

Tableau 3-23: Besoins de ressources (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévisions 1985-1986	Besoins réels 1984-1985
Dépenses de fonctionnement	57 666	49 200	49 428
Dépenses en capital	1 046	1 600	1 562
Contributions	100	100	93
Dépenses totales	58 812	50 900	51 083
Recettes et coûts récupérés	802	800	600
	58 010	50 100	50 483

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: La péremption de 12,5 milions de dollars des dépenses de fonctionnement est attribuable, d'une part, au tranfert de 7,5 millions de dollars par suite de la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne et, d'autre part, aux restrictions imposées sur les dépenses discrétionnaires. La sous-utilisation de 18 années-personnes est compensée par une sur-utilisation au titre des Services de navigation aérienne par suite d'une réorganisation de ces fonctions; quant aux 116 années-personnes de reste, elles ont été transférées lors de la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Tableau 3-24: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Données réelles		Budget des dépenses		Différence	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	49 428	852	61 917	986	(12 489)	(134)
Dépenses en capital	1 562		1 441		121	
Contributions	93		80		13	
Dépenses totales	51 083	852	63 438	986	(12 355)	(134)
Recettes et coûts récupérés	(600)		(604)		4	
Rendement net	50 483	852	62 834	986	(12 351)	(134)

Description

Réglementation aérienne: Cet élément assure toutes les fonctions de réglementation liées à l'aéronautique civile, sauf la réglementation économique, qui est la responsabilité de la Commission canadienne des transports. Il certifie et contrôle:

- la compétence du personnel aéronautique comme les pilotes, les techniciens de vol, les mécaniciens d'entretien d'aéronefs, les contrôleurs de la circulation aérienne et les spécialistes de l'information de vol;
- la navigabilité des aéronefs;
- la fiabilité et la sécurité de l'exploitation des installations et du matériel des aéroports et de la navigation aérienne;
- les activités des compagnies aériennes offrant des services à horaire fixe et des autres transporteurs aériens commerciaux.

Ces fonctions sont assurées au moyen d'un vaste programme d'examens, de délivrance de licences, d'inspection et de surveillance.

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation aérienne: Le tableau 3-25 donne une ventilation des besoins de ressources de fonctionnement.

Tableau 3-25: Réglementation aérienne - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévisions 1985-1986		Dépenses réelles 1984-1985	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Licences, agrément et navigabilité aérienne	48 956	758	41 766	703	42 035	723
Législation, normes et application	5 662	91	4 834	84	4 546	83
Gestion et Administration	3 048	46	2 600	46	2 847	46
	57 666	895	49 200	833	49 428	852

Les principales variables de la charge de travail ayant une incidence sur le fonctionnement sont le degré requis de réglementation de chaque composante du système national de transport aérien civil et le rythme de croissance de ces composantes. Le tableau 3-26 en résume l'ampleur.

Tableau 3-26: Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévisions 1985-1986	Données réelles 1984-1985
Nbre de pilotes brevetés	65 648	63 736	61 880
Nbre de demandes de licences traitées	5 820	5 651	5 487
Nbre d'inspections réalisées			
Tests de vol (pilotes et instructeurs)	2 694	2 616	2 540
Tests de vol (aéronefs et instruments)	2 852	2 768	2 688
Nbre de permis d'exploitation délivrés	3 229	3 006	2 869
Nbre d'aéronefs immatriculés	26 756	26 687	26 556
Nbre d'immatriculations d'aéronefs traitées	7 718	7 918	8 118
Nbre d'exploitants commerciaux	3 083	2 050	1 964
Nbre de mesures d'application traitées			
Cas étudiés	1 586	1 442	1 311
Poursuites	1 146	1 042	948
Amendes perçues	353	321	292

En 1983, les autorités ont apporté des modification au Règlement de l'Air pour rendre obligatoire l'immatriculation des aéronefs ultra-légers et la délivrance de licences aux pilotes de ces aéronefs. Le 30 septembre 1985, l'Administration avait immatriculé 2 153 aéronefs ultra-légers et délivré des licences à 1 512 pilotes d'aéronefs ultra-légers. Étant donné le coût peu élevé d'acquisition et d'exploitation de ces aéronefs comparativement à celui des aéronefs conventionnels, l'Administration prévoit que cette variable de la charge de travail augmentera en 1986-1987 et au cours des années subséquentes.

Recettes: Les frais d'examens et de délivrance de licences (0,8 million de dollars) sont les principales sources de recettes de cette activité. Pour plus de détails sur les recettes, se reporter à la page 6-56.

B.4 Services aux aéronefs

Objectif

Garantir la prestation et la fiabilité des services aux aéronefs requis pour les besoins du programme des transports et d'autres programmes du gouvernement fédéral.

Sous-objectif

Assurer la disponibilité et la fiabilité des aéronefs et du personnel requis pour la prestation des services aux aéronefs.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cet élément représentent 4 % des dépenses totales de fonctionnement de l'activité. Les dépenses en capital représentent 8 % des besoins de l'activité.

Tableau 3-27: Besoins de ressources (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévisions 1985-1986	Besoins réels 1984-1985
Dépenses de fonctionnement	**33 798**	44 600	42 313
Dépenses en capital	**45 934**	74 200	67 561
Dépenses totales	**79 732**	118 800	109 874
Recettes et coûts récupérés	**13 256**	13 700	13 302
	66 476	105 100	96 572

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: La péremption de 4,3 millions de dollars des dépenses de fonctionnement est attribuable aux restrictions imposées sur les dépenses discrétionnaires.

Tableau 3-28: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Données réelles		Budget des dépenses		Différence	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	42 313	511	46 582	506	(4 269)	5
Dépenses en capital	67 561		67 425		136	
Dépenses totales	109 874	511	114 007	506	(4 133)	5
Recettes et coûts récupérés	(13 302)		(11 819)		(1 483)	
Rendement net	96 572	511	102 188	506	(5 616)	5

Description

La principale tâche de cette fonction consiste à assurer les services aux aéronefs requis pour la prestation du programme du Ministère et d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral. Le Programme exploite un parc d'aéronefs pour l'étalonnage et l'inspection des aides à la navigation aérienne et pour le transport et la formation du personnel du Programme. Il assure également les services de pilotage et d'entretien des aéronefs pour d'autres programmes du gouvernement, dont le plus important est l'exploitation et l'entretien des aéronefs et hélicoptères de la Garde côtière canadienne pour le compte du Programme du transport maritime.

Le parc d'aéronefs du Ministère est exploité conformément aux Ordonnances sur la navigation aérienne de la Série VII, Exploitation de services aériens commerciaux (n° 2 "Normes et procédures applicables aux transporteurs aériens utilisant de gros avions", n° 3 "Normes et procédures régissant l'utilisation, par les transporteurs aériens, d'avions petits porteurs" et n° 6 "Normes et procédures à respecter pour les transporteurs aériens qui utilisent des giravions dans l'exploitation d'un service de transport aérien"). Les inspecteurs des transporteurs aériens de Transports Canada procèdent régulièrement, aux bases d'exploitation des transporteurs, à des inspections des installations et des activités des Services aux aéronefs pour s'assurer de leur conformité avec les règlements et ordonnances touchant l'exploitation des services aériens commerciaux.

Données sur le rendement et justification des ressources

Le tableau 3-29 donne une ventilation des besoins de ressources de fonctionnement.

Tableau 3-29: Services aux aéronefs - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévisions 1985-1986		Besoins réels 1984-1985	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Exploitation des aéronefs	10 409	82	15 297	95	14 222	95
Entretien	18 363	285	24 243	356	23 468	337
Formation	2 212	26	2 227	29	2 120	29
Gestion et Administration	2 814	44	2 833	50	2 503	50
	33 798	437	44 600	530	42 313	511

Les principaux déterminants de la charge de travail des Services aux aéronefs comprennent les heures de vols demandées par les divers usagers des aéronefs et le nombre d'aéronefs exploités. Le tableau 3-30 donne un résumé de ces principales variables.

Tableau 3-30: Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévisions 1985-1986	Données réelles 1984-1985
Nbre d'aéronefs	85	86	88
Disponibilité des aéronefs[1]	85 %	83 %	80 %
Nombre total d'heures de vol			
Services de navigation aérienne	3 700	5 500	5 376
Réglementation aérienne	24 000	18 000	17 135
Service de la Garde côtière canadienne	17 000	17 000	16 670
Transport de gens d'affaires[2]	200	1 000	2 199
	44 900	41 500	41 380

1. Pourcentage de temps pendant lequel les aéronefs ne font pas l'objet de travaux d'entretien et sont entièrement en état de fonctionnement.
2. Le transport de gens d'affaires est devenu la responsabilité du ministère de la Défense nationale au milieu de 1984-1985. Les chiffres fournis pour 1985-1986 et 1986-1987 correspondent aux heures de vol effectuées par les Services aux aéronefs pour le compte du MDN pendant la période de transition.

Dépenses en capital: Les dépenses en capital comprennent l'achat de 17 avions-citernes CL-215 de Canadair et d'un aéronef Dash-7R de la firme DeHavilland au coût estimatif total de 181 millions de dollars. Ces aéronefs conçus et construits au Canada seront ajoutés au parc national d'avions-citernes relevant du fédéral et des provinces et servant à lutter contre les incendies de forêt. Le Dash-7R effectuera des vols d'observation des glaces pour les besoins de la navigation maritime. Les dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986 s'élèvent à 133 millions de dollars, des dépenses de 43 millions de dollars étant prévues pour 1986-1987. Au cours de 1985-1986, cinq CL-125 de Canadair et le Dash-7R de DeHavilland seront livrés. Les 12 autres CL-125 de Canadair seront livrés en 1986-1987; le gouvernement fédéral aura ainsi honoré son engagement envers le parc national d'avions-citernes. Les dépenses en capital comprennent également le remplacement des aéronefs d'inspection en vol des Services de navigation aérienne au coût estimatif total de 58 millions de dollars. Les dépenses prévues jusqu'au mois de mars 1985-1986 pour le parc d'aéronefs d'inspection s'élèvent à 55 millions de dollars, des dépenses de 3 millions de dollars étant prévues pour 1986-1987. Pour un énoncé détaillé, se reporter au tableau 6-5, page 6-37.

B.5 Direction et Administration

Objectif

Garantir l'administration sûre et efficiente du système national de transport aérien civil.

Sous-objectif

Planifier, gérer et utiliser les ressources humaines et financières du programme du transport aérien de manière efficiente, économique et efficace de sorte que soient assurées la sécurité et l'efficience de l'administration du système national de transport aérien civil.

État récapitulatif des ressources

Cette fonction représente 1 % des dépenses de fonctionnement de l'activité.

Tableau 3-31 : Besoins de ressources (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévision 1985-1986		Besoins réels 1984-1985	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Personnel	-	-	8 029	214	8 059	230
Planification	-	-	7 598	114	6 517	104
Finances	-	-	18 499	289	23 243	290
Achats et Approvisionnements	-	-	3 775	95	3 704	104
Gestion et Administration	14 697	72	12 599	218	14 469	245
Dépenses de fonctionnement	14 697	72	50 500	930	55 992	973
Moins : Transferts à l'activité "Administration du centrale	-	-	32 749	794	31 701	794
Dépenses nettes de fonctionnement	14 697	72	17 751	136	24 291	179
Dépenses en capital	1 720		9 900		2 002	
Subventions et contributions	650		800		427	
Dépenses totales	17 067		28 451		26 720	
Recettes et coûts récupérés	(7 004)		(6 800)		(8 300)	
	10 063	72	21 651	136	18 420	179

Nota: Les dépenses nettes de fonctionnement tiennent compte des transferts de ressources à l'activité "Administration centrale" par suite de la réorganisation entreprise en octobre 1985.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: L'augmentation des dépenses de fonctionnement de 5,1 millions de dollars et l'accroissement de l'utilisation des années-personnes par rapport au Budget des dépenses sont essentiellement attribuables aux ressources affectées au Programme d'emploi d'été pour les étudiants. D'autres facteurs ont contribué à cet état de choses dans une moindre mesure, soit les ressources affectées à la révision des crédits votés de l'organisation et la mise en oeuvre de la fonction de gestion des ressources. Des retards dans la construction ont nui aux activités du bureau régional du Québec et entraîné une péremption de 8,9 millions de dollars des dépenses en capital.

Tableau 3-32: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Données réelles		Budget des dépenses		Différence	
	$	A.-P.	$	A.-P.	$	A.-P.
Dépenses de fonctionnement	24 291	179	19 231	93	5 060	86
Dépenses en capital	2 002		10 881		(8 879)	
Subventions et contributions	427		35		392	
Dépenses totales	26 720	179	30 147	93	(3 427)	86
Recettes et coûts récupérés	(8 300)		(8 712)		412	
Rendement net	18 420	179	21 435	93	(3 015)	86

Nota: Le budget des dépenses et les données réelles de 1984-1985 tiennent compte des transferts à l'activité "Administration centrale" par suite de la réorganisation entreprise en octobre 1985.

Description et justification des ressources

La fonction "Direction et Administration" assure la gestion de l'activité, y compris l'établissement de politiques et de priorités, l'élaboration de plans d'exploitation et de dépenses en capital et le contrôle des ressources. Elle est formée des bureaux du Sous-ministre adjoint, Aviation et des directeurs généraux de Région, Aviation, ainsi que des unités qui assurent des services de soutien pour toute l'activité dans les domaines fonctionnels suivants : les politiques et la planification, la gestion des ressources et les services à la direction.

Dépenses en capital: L'aménagement de bureaux pour l'administration centrale de la Région du Québec à l'aéroport de Dorval à Montréal, au coût total de 16,5 millions de dollars, a été achevé en 1985-1986.

Des dépenses de 1,7 million de dollars sont prévues pour 1986-1987; il s'agit de dépenses mineures pour l'achat de matériel et de fournitures de bureau.

Recettes: Les recettes proviennent principalement de la récupération du coût des services de gestion (6 millions de dollars) offerts aux "Principaux aéroports fédéraux". Pour plus de détails, se reporter à la page 6-56.

C. Transports de surface

Aperçu

Les activités relatives aux transports de surface comprennent l'élaboration, la mise en vigueur et la surveillance de programmes ayant trait aux transports urbains, y compris en matière de déplacement de lignes de chemin de fer et de construction de croisements étagés; la conception, l'élaboration, l'instauration et l'évaluation de politiques et de programmes de sécurité routière; la promulgation et l'application de normes de sécurité, d'émission de gaz et de vapeurs, et de consommation de carburant pour les véhicules automobiles neufs et les pièces de véhicule automobile neuves fabriquées ou importées au Canada; l'amélioration de tous les aspects de la sécurité dans les domaines de la manutention, de l'offre de transport ou du transport des marchandises dangereuses; ainsi que l'élaboration, l'exécution et la tenue à jour de plans et de modalités d'intervention touchant les modes de transport de surface au cours des situations d'urgence nationales.

Objectifs de l'activité

Assurer à tous les intéressés la mise en place d'un réseau de transport de surface national, sûr et efficace, en contribuant à l'élaboration de projets de construction de croisements étagés et d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau; de programmes de sécurité routière et de réglementation automobile; de programmes relatifs au transport des marchandises dangereuses; et du programme de planification d'urgence pour les modes de transport de surface.

Table des matières de l'activité

		Page
C.1	Transports urbains	4-5
C.2	Sécurité routière et Réglementation automobile	4-9
C.3	Direction et administration	4-16

État financier récapitulatif

Tableau 4-1: Besoins financiers par sous-activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Différence	Détails à la page
Transports urbains	22 985	11 853	11 132	4-5
Sécurité routière et Réglementation automobile	15 821	15 553	268	4-9
Direction et administration*	13 744	10 281	3 463	4-16
	52 550	37 687	14 863	
Années-personnes autorisées	222	254	(32)	

* Comprend le transfert de fonction du transport des marchandises dangereuses de l'Administration centrale.

Explication de la différence: Les dépenses estimatives de 52,6 millions de dollars prévues pour 1986-1987 représentent une augmentation nette de 14,9 millions de dollars, ou 39 %, par rapport aux prévisions de 1985-1986. Les principaux postes expliquant cette différence sont les suivants:

	(en millions de dollars)
• l'augmentation de 13,6 millions de dollars au chapitre des travaux de déplacement de lignes de chemin de fer à Régina; la diminution de (2,3 millions de dollars) touchant les frais d'exécution de projets de construction de croisements étagés spéciaux qui relèvent du gouvernement (Transports urbains);	11.3
• l'augmentation de 4,5 millions de dollars des frais d'exploitation et d'entretien relatifs au transport des marchandises dangereuses, au titre des contrats de services professionnels, et la diminution de (0,5 million) à cause de la décentralisation du service de traitement de textes (Direction et administration);	4.0
• la diminution du nombre d'années-personnes à cause de la décentralisation du service de traitement de textes (11 années-personnes de moins), et l'utilisation de 22 années-personnes de trop à la Direction générale des marchandises dangereuses.	(32) A-P

Explication des prévisions de 1985-1986: Les prévisions de 1985-1986 de 964 milliers de dollars ou 2.5 %, sont inférieures à celles du Budget des dépenses principal de 1985-1986 (38,7 millions de dollars).

	(en millions de dollars)
• l'augmentation de 2,5 millions de dollars des frais d'exploitation et d'entretien au titre des contrats de services professionnels (Direction et administration) et 2,3 millions de dollars touchant les frais d'exécution des projets de construction de croisements étagés spéciaux qui relèvent du gouvernement (Transports urbains);	4.8
• le report de (5,6 millions de dollars) pour le projet de déplacement de voies ferrées de Régina est dû au retard de l'audience de la CCT exigée par la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.	(5.6)

Rétrospective du rendement financier

Tableau 4-2: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-85		
	Réel	Budget des dépenses	Différence
Transports urbains	18 942	16 690	2 252
Sécurité routière et Réglementation automobile	14 683	13 932	751
Direction et Administration	8 523	6 915	1 608
	42 148	37 537	4 611
Années-personnes	239	222	17

La différence entre les dépenses réelles et le Budget des dépenses principal provient surtout des principaux postes suivants:

	(en millions de dollars)
• les retards dans les paiements au titre de l'exécution de projets de déplacement de lignes et de construction de croisements étagés (4,4 millions de dollars); l'augmentation des paiements relatifs au Programme d'aide aux transports urbains, qui a totalisé 6,5 millions (Transports urbains);	2.1
• l'achat d'un plus grand nombre de véhicules d'essai et la conclusion d'un plus grand nombre de marchés en vue d'enquêtes sur le déficit (Sécurité routière);	0.8
• le retard dans la mise en vigueur de la législation sur le transport des marchandises dangereuses (Direction et administration);	(0.8)
• le transfert du service de traitement de textes à la catégorie Direction et administration, qui a coûté 0,5 million et nécessité 10 années-personnes; la création du Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs et du Groupe de travail sur le tarif du Nid-de-Corbeau, qui a coûté 1,5 million et nécessité 1 année-personne; sans compter 0,5 million et 6 années-personnes au chapitre du Canrail Pass (Direction et administration).	2.5
	17 A-P

C.1 Transports urbains

Objectif

Accroître l'efficacité des transports urbains et augmenter la sécurité aux croisements de chemin de fer.

À cet égard, les buts à atteindre et les initiatives à prendre sont les suivants:

- contribuer à réduire les accidents aux passages à niveau en participant à un programme d'information du public ainsi qu'à un programme d'aide financière en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

État récapitulatif des ressources

Cette fonction représente environ 44 % du total des dépenses de l'activité relative aux transports de surface en 1986-1987, et 1% du total des années-personnes. Quelque 99 % des fonds réservés à cette fonction sont des contributions.

Tableau 4-3: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aide aux transports urbains	-	-	-	-	6 496*	-
Le déplacement de lignes de chemin de fer et la construction de croisements étagés	22 706	-	11 580	-	12 030	-
Politique et administration	279	2	273	2	416	5
	22 985	2	11 853	2	18 942	5

* La page 4-6 contient des précisions supplémentaires.

Rendement financier antérieur:

Rendement financier de 1984-1985: Les dépenses réelles de 1984-1985 ont reflété le fait que l'exécution du projet de déplacement de lignes de chemin de fer de Régina a été retardée, et que les fonds prévus ont été réaffectés en conséquence selon un nouveau calendrier de construction.

Tableau 4-4: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aide aux transports urbains	6 496	-	-	-	6 496	-
Le déplacement de lignes de chemin de fer et la construction de croisements étagés	12 030	-	16 410	-	(4 380)	-
Politique et administration	416	5	280	2	136	3
	18 942	5	16 690	2	2 252	3

Description

Les transports urbains relèvent principalement des gouvernements provinciaux et des administrations municipales. Le gouvernement fédéral accorde son appui financier aux travaux assujettis à la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer ainsi qu'à d'autres activités choisies et à certains travaux de recherche et développement dans le domaine des transports urbains.

Données sur le rendement et justification des ressources

Programme d'aide aux transports urbains: Même si le programme lui-même s'est terminé le 31 mars 1984, certains fonds ont été dépensés en 1984-1985 au titre de projets dont l'exécution n'avait pas pu se terminer dans les délais prévus. En outre, un programme de vérification complet est en cours; chaque année, environ 10 % des projets font l'objet d'une vérification, et il en a été de même en 1984-1985 et 1985-1986.

Tableau 4-5: Ventilation des projets du Programme d'aide aux transports urbains - 1978/79 à 1984/85

Genre de projet	Nombre	Contributions du PATU (en millions de dollars)
Transports urbains	73	21,8
Trains de banlieue	1	29,9
Métros de surface	1	2,9
Études de déplacement de lignes de chemin de fer	7	0,4
Déplacement de lignes de chemin de fer	1	3,0
Construction de croisements étagés	124	170,2
	207	228,2

Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés: Le tableau 4-6 donne des précisions sur le financement par genre de projets. Des travaux de déplacement de lignes de chemin de fer sont entrepris pour promouvoir l'amélioration et la sécurité des transports urbains, et la construction de croisements étagés assure la protection et la sécurité du public aux croisements de chemin de fer. L'Opération Gareautrain est un programme d'information visant à avertir les conducteurs des dangers de ces derniers.

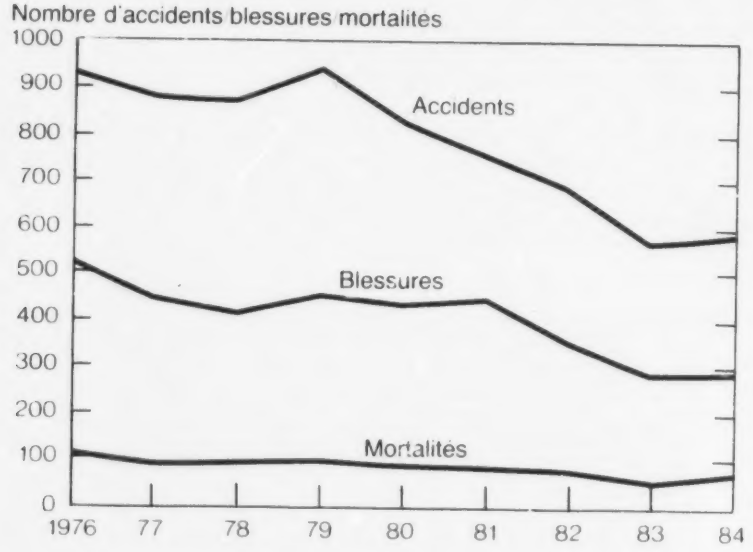
Tableau 4-6: Répartition des paiements pour déplacement de lignes de chemin de fer et de la construction de croisements étagés (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
Déplacement de lignes de chemin de fer de Régina	13 598	-	70
Travaux de déplacement de lignes de chemin de fer et de construction de croisements étagés	7 508	11 280	11 560
Opération Gareautrain	100	100	100
Modification du tracé de la voie ferrée à Victoriaville	500	200	300
Modification du tracé de la voie ferrée à Fort Saskatchewan	1 000	-	-
	22 706	11 580	12 030

Le gouvernement fédéral s'est engagé à verser un total de 23,75 millions de dollars au titre du projet de déplacement de voies ferrées de Régina, dont 3 millions de dollars ont été versés en vertu du Programme d'aide aux transports urbains (PATU), et 1,15 million de dollars pour l'élaboration de plans et devis.

Les travaux de construction de croisements étagés, permettent d'éliminer des passages à niveau dangereux, ce qui accroît invariablement la sécurité. En 1975, le nombre d'accidents survenus à des passages à niveau a été de 992 et il y a eu 99 morts, alors qu'en 1984, il y a eu 588 accidents qui ont provoqué la mort de 68 personnes. Pendant la même période, le nombre des blessés est tombé de 566 à 288. Le tableau 4-7 indique le nombre d'accidents aux croisements de chemin de fer au Canada, de 1976 à 1984. Nous prévoyons que l'année civile 1986 donnera lieu à d'autres diminutions du nombre de tués. La diminution des taux de mortalité routière aux passages à niveau n'est pas uniquement attribuable au remplacement d'un bon nombre de ces derniers par des croisements étagés, mais résulte également d'autres programmes de sécurité routière fédéraux et provinciaux. Le financement par le gouvernement fédéral d'un programme de construction de croisements étagés et de sécurité d'une valeur de 25 millions de dollars pendant les années financières 1985-1986 à 1989-1990 inclusivement a été approuvé en 1985.

Tableau 4-7: Accidents aux croisements de chemin de fer au Canada de 1976 à 1984



C.2 Sécurité routière et Réglementation automobile

Objectif

Contribuer à réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes ainsi que les dommages matériels occasionnés par l'utilisation des véhicules automobiles, en augmentant la sécurité de ces derniers; à améliorer la santé des gens en réduisant les émanations de gaz et de vapeurs des nouveaux véhicules automobiles; à économiser l'énergie en réduisant la consommation de carburant moyenne de ces derniers.

À cet égard, les buts à atteindre et les initiatives à prendre sont les suivants:

- contribuer à diminuer le nombre de morts sur les routes pendant la période de 1984 à 1988, par rapport à celui de la période de 1979 à 1983, en améliorant les normes de sécurité des véhicules automobiles, en augmentant le nombre des renseignements sur la sécurité fournis au public; et en exécutant avec les gouvernements provinciaux des programmes visant à accroître le port de la ceinture de sécurité et à réduire la conduite avec facultés affaiblies;

- s'assurer que les nouveaux véhicules permettront d'atteindre l'objectif de consommation de carburant de 1986, soit 8,6 L/100 km; et informer le public des cotes de consommation de carburant de toutes les voitures neuves vendues au Canada;

- faire en sorte que les nouveaux véhicules automobiles ne dépassent pas les normes actuelles d'émissions des véhicules automobiles d'hydrocarbures (2,0 g/mi), d'oxyde de carbone (25,0 g/mi) et d'oxyde d'azote (3,1 g/mi).

État récapitulatif des ressources

Cette fonction représente environ 30 % du total des dépenses de l'activité relative aux transports de surface en 1986-1987, et 63 % du total des années-personnes.

Tableau 4-8: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité routière et Réglementation automobile	**15 821**	**141**	15 553	139	14 683	139

Les recettes proviennent du recouvrement des frais d'utilisation du Centre d'essais pour véhicules automobiles auprès des clients qui relèvent d'autres gouvernements ou appartiennent au secteur privé, ainsi que de l'aliénation de biens d'équipement tels que les véhicules, une fois les essais terminés. Estimées à 0,1 million de dollars en 1986-1987, elles sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent pas être utilisées pour la fonction.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: En 1984-1985, il n'y a eu aucune différence importante entre le rendement financier prévu et le rendement financier réel. L'augmentation des enquêtes sur des défauts de véhicule automobile et l'achat de véhicules d'essai ont entraîné une dépense supplémentaire de 0,8 million de dollars.

Tableau 4-9: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité routière et Réglementation automobile	14 683	139	13 932	138	751	1

Description

Même si les gouvernements provinciaux ont la responsabilité de construire et d'exploiter les réseaux routiers, il appartient au gouvernement fédéral d'élaborer, d'instaurer et de surveiller les politiques et les programmes portant respectivement sur:

- les recherches en matière de sécurité routière et de normes de sécurité relatives aux nouveaux véhicules automobiles et à leurs pièces;
- la consommation de carburant;
- les émissions des véhicules.

Ces responsabilités sont remplies par les services suivants de la direction générale de la Sécurité routière et de la Réglementation automobile:

Services	Responsabilités
Normes de sécurité routière et recherches dans ce domaine	Établissement de bases de données et de statistiques nationales connexes; recherches; établissement de normes.
Activités relatives à la sécurité automobile et à l'économie de l'énergie	Vérification de la conformité aux normes et aux dispositions du programme d'économie de carburant; tenue d'enquêtes sur les plaintes du public au sujet de prétendus défauts, et sur les correctifs apportés par les fabricants ou les importateurs.
Centre d'essais pour véhicules automobiles	Exécution de programmes d'essais des véhicules automobiles; réalisation de programmes d'amélioration des véhicules automobiles à l'intention de clients, d'autres gouvernements ou du secteur privé.
Planification et activités régionales	Tenue d'enquêtes sur des accidents; élaboration et diffusion de renseignements techniques.

Données sur le rendement et justification des ressources

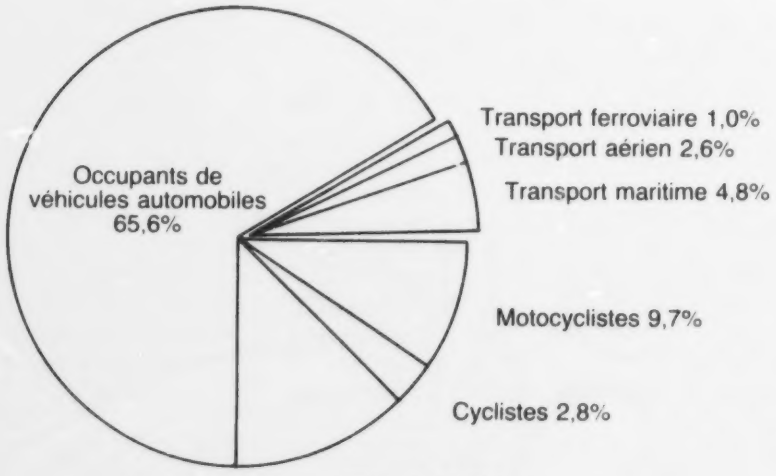
Sécurité routière: Les recherches et les activités d'élaboration de normes continueront de se concentrer sur l'amélioration de la sécurité automobile, et surtout sur les dispositifs de retenue des occupants, le circuit de freinage et l'éclairage des véhicules, ainsi que le transport des handicapés. Pour assurer la conformité de l'industrie automobile aux normes de sécurité, il faudra faire l'essai d'environ 100 véhicules (au Centre d'essais pour véhicules automobiles) et 2500 pièces de véhicule, effectuer des vérifications techniques touchant 700 fabricants ou importateurs, enquêter sur 1500 plaintes du public et surveiller le déroulement des campagnes de rappel. Environ 1000 enquêtes détaillées sur des accidents appuieront les recherches et les activités d'élaboration de normes. Des renseignements techniques sur la sécurité routière et la sécurité automobile, sur l'économie de carburant et les émissions des véhicules seront fournis aux Canadiens.

Des ressources financières totalisant 2 039 000 $ serviront à acheter des véhicules utilisés pour les essais de conformité et à l'achat ou à la modification de matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles.

Une contribution de 160 000 $ sera versée à l'Association des routes et transports du Canada en 1986-1987. Cet organisme à but non lucratif dont les membres sont des bénévoles (ce sont des représentants du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités, des transporteurs, des fabricants, des experts-conseils, etc.) s'intéresse aux aspects politiques, économiques et techniques de tous les modes de transport. En outre, des contributions de 87 000 $ en vue de recherches sur les mesures à prendre seront faites à des organismes, des agences, des associations et des institutions qui effectuent des recherches, élaborent ou évaluent des études de problèmes de sécurité routière ou des mesures de prévention des accidents qui influent sur les usagers de la route, les véhicules ou le réseau routier.

Grâce aux programmes de sécurité routière de Transports Canada, aux programmes complémentaires des provinces et des territoires, ainsi qu'aux efforts des entreprises, le taux canadien de mortalité routière a diminué de 45 % de 1974 à 1984, surtout grâce à l'accroissement de la sécurité automobile, à la détermination de mesures de sécurité rentables qui ont par la suite été prises par d'autres paliers de gouvernement et à l'information du public. Les efforts se poursuivront pour accroître la sécurité automobile et collaborer avec les gouvernements provinciaux pour freiner les augmentations prévues du nombre de morts sur les routes. En consultant le tableau 4-10, on voit que 90 % de tous les accidents occasionnés par les transports continuent de se produire sur les routes.

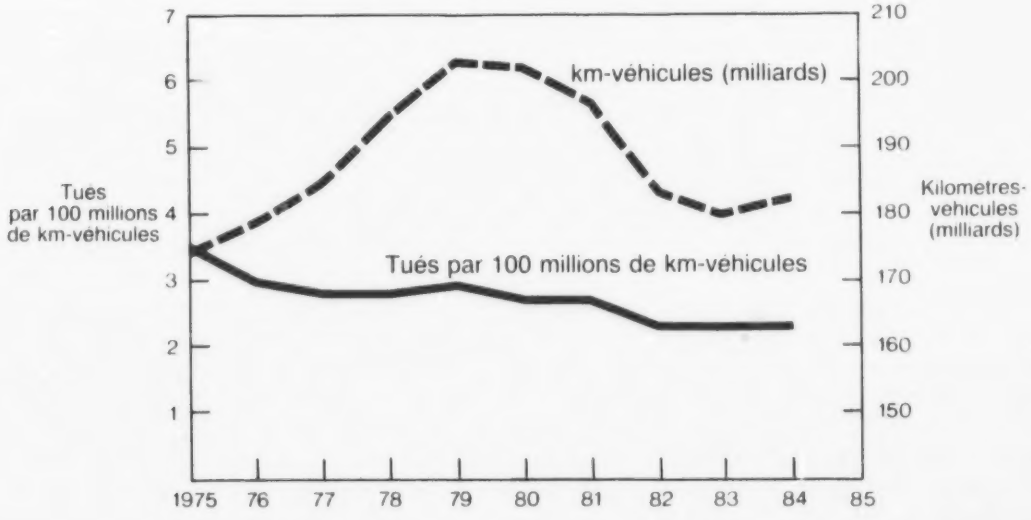
Tableau 4-10: Pourcentage de morts par mode de transport



D'après les approximations pour 1984

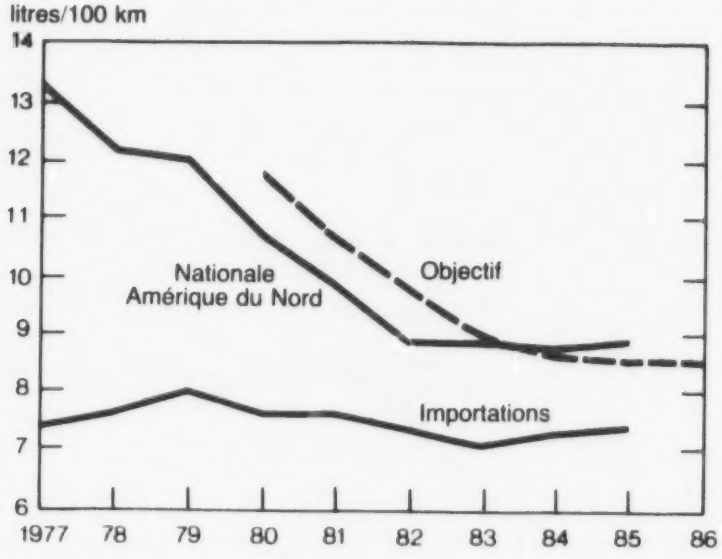
Le Programme a contribué, avec les gouvernements provinciaux et l'industrie automobile, à l'exécution de programmes complémentaires visant à réduire le taux de mortalité routière. Le tableau 4-11 résume les résultats obtenus et les objectifs visés. Les conditions économiques ainsi que les efforts du gouvernement fédéral et des provinces pour accroître l'usage de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue d'enfant, augmenter la sécurité des véhicules automobiles, et mieux faire respecter le code de la route, ont probablement contribué à réduire le nombre de morts.

Tableau 4-11: Nombre de morts annuel par 100 millions de kilomètres-véhicules



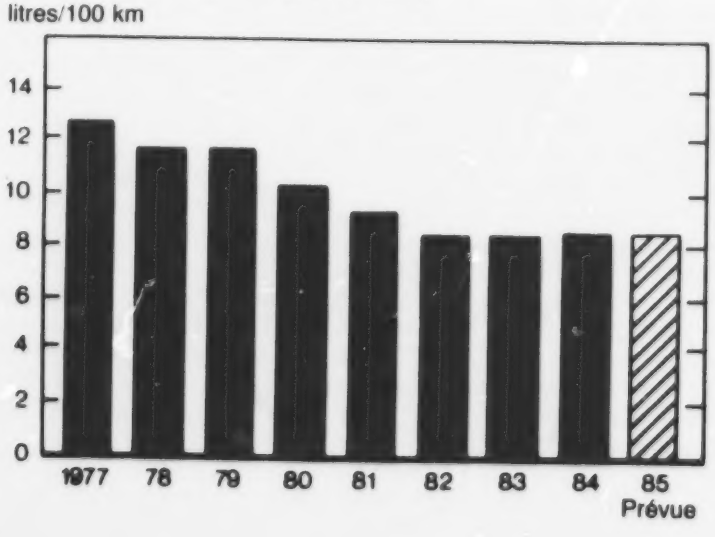
Consommation de carburant: Le Canada consomme actuellement environ 3,2 millions de térajoules de pétrole par année. Environ 30 % de ce pétrole est consommé par des voitures particulières et des camionnettes, et 15 % par des véhicules utilitaires. En janvier 1976, le gouvernement a annoncé un programme d'économie de carburant axé principalement sur les voitures de tourisme appartenant à des particuliers. Les constructeurs d'automobiles ont accepté volontiers de s'y conformer. Pour définir ce programme et en surveiller le respect par l'industrie, les responsables de l'activité des Transports de surface ont produit des lignes directrices et des méthodes d'essai normalisées, vérifié les données des constructeurs sur la consommation de carburant, analysé des plaintes du public et mené des enquêtes sur l'étiquetage des véhicules et la transmission au public de données relatives à la consommation. Comme l'indique le tableau 4-12, ces mesures ont contribué depuis 1973 à réduire la consommation de carburant moyenne des voitures neuves au Canada. Pour s'assurer que la consommation de carburant des véhicules automobiles continuerait de diminuer, le Parlement a adopté en 1982 la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles.

Tableau 4-12: Consommations de carburant moyennes des nouveaux véhicules automobiles



Le Programme contribue à réduire la consommation de carburant des véhicules automobiles en établissant des normes de consommation de carburant facultatives pour les voitures neuves vendues au Canada, et en surveillant attentivement leur application ainsi qu'en effectuant avec l'industrie et les provinces des travaux de R et D relatifs à la consommation de carburant et axés sur le réseau routier et les véhicules automobiles. Les résultats récents et les objectifs visés figurent au tableau 4-13.

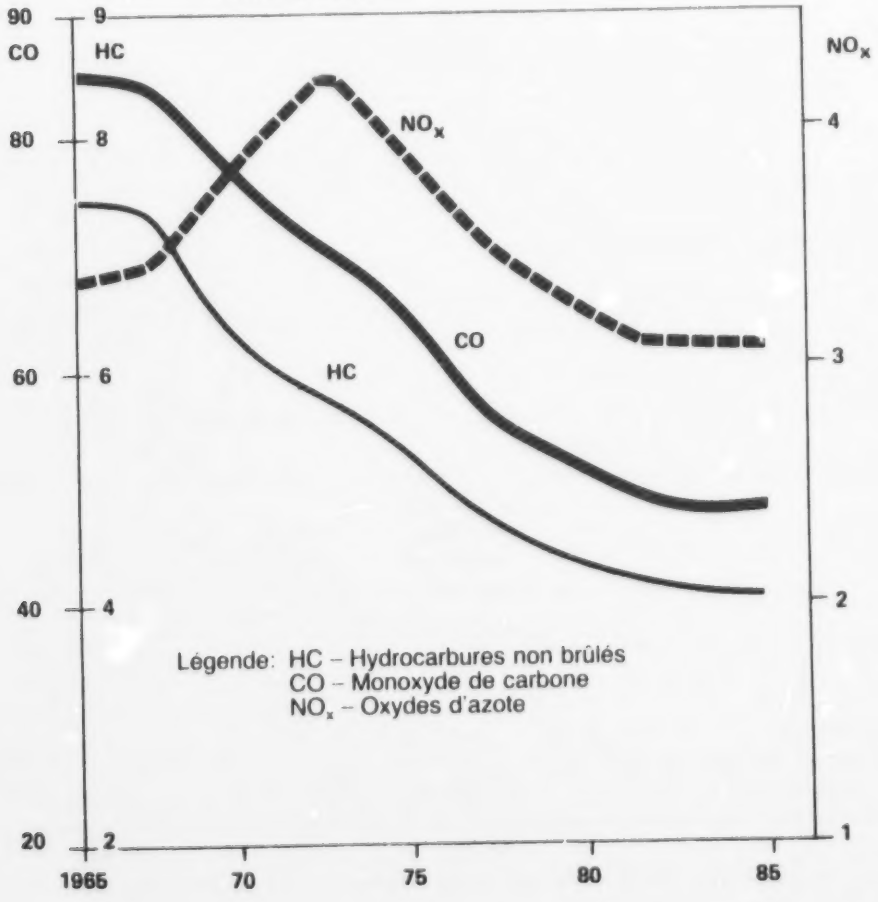
Tableau 4-13: Consommation moyenne de carburant pour les nouveaux véhicules vendus (L/100 Km)



Émissions des véhicules: Un facteur lié étroitement à la baisse de la consommation de carburant est la quantité d'émissions des véhicules souhaitée. Le Ministère a élaboré des normes visant à réduire la pollution atmosphérique, avec la collaboration étroite d'Environnement Canada et d'Energie, Mines et Ressources Canada, ainsi que d'organismes nord-américains dont les activités ont trait à l'ingénierie et aux techniques, de même qu'à l'énergie. Il achète chaque année des véhicules automobiles dont le nombre et la diversité sont fonction de l'évolution technologique, et en fait l'essai pour voir s'ils sont conformes aux normes de consommation de carburant et aux normes anti-pollution. De nombreuses études, analyses et consultations du public ont amené le gouvernement à prendre la décision d'annoncer qu'il adoptera des normes anti-pollution plus rigoureuses pour les véhicules automobiles légers, à compter de septembre 1987 pour l'année de modèle 1988.

Le tableau 4-14 indique les taux d'émanations nocives prévus, compte tenu du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux véhicules satisfaisant aux normes en vigueur.

Tableau 4-14: Taux d'émanations moyens prévus des véhicules automobiles



C.3 Direction et administration

Objectif

Fournir à l'activité une direction opportune et efficace, une analyse de politique, ainsi que des services financiers et administratifs; améliorer tous les aspects de la sécurité en ce qui concerne la manutention, l'offre de transport ou le transport des marchandises dangereuses; et assurer l'exploitation efficace et rentable de l'ensemble du réseau de transport de surface dans une situation d'urgence nationale.

Les principales initiatives de 1986-1987 sont axées sur la mise en vigueur des autres parties de la législation sur le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire :

- l'exécution d'un programme d'application de la loi relatif à la fabrication et à l'expédition des marchandises dangereuses, ainsi qu'à la fabrication des conteneurs, dans lequel on utilisera cette année des méthodes coercitives plutôt que laxistes;
- la formation des inspecteurs;
- des séances d'information et de sensibilisation pour l'industrie et les provinces;
- l'extension du système d'information de gestion pour assurer l'évaluation et la direction efficace du programme;

État récapitulatif des ressources

Cette fonction représente environ 26 % du total des dépenses de l'activité relative aux transports de surface, et 36 % de celui des années-personnes.

Tableau 4-15: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Bureau du Sous-ministre adjoint	267	3	640	7	1 939	7
Planification, finances et administration	930	12	1 523	22	1 928	36
Planification en vue des urgences	226	4	169	2	-	-
Marchandises dangereuses	12 321	60	7 949	82	4 656	52
	13 744	79	10 281	113	8 523	95

Rendement financier antérieur:

Rendement financier de 1984-1985: La mise en vigueur de la législation sur le transport des marchandises dangereuses a été retardée car le Règlement n'avait pas été adopté, ce qui a occasionné une différence de 0,8 million de dollars; le Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs et le Groupe de travail sur les tarifs du Nid-de-Corbeau ont été créés, ce qui a entraîné une dépense de 1,5 million et nécessité une année-personne. Le service de traitement de textes a été transféré à la catégorie Direction et administration, initiative qui a exigé 0,5 million de dollars et 10 années-personnes.

Tableau 4-16: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Bureau du Sous-ministre adjoint	1 939	7	420	6	1 519	1
Planification, finances et administration	1 928	36	1 043	16	885	20
Marchandises dangereuses	4 656	52	5 452	60	(796)	(8)
	8 523	95	6 915	82	1 608	13

Description

Bureau du Sous-ministre adjoint: Il gère et contrôle les responsabilités et les ressources de l'activité et conseille le Ministre et le Sous-ministre sur les questions relatives aux transports de surface.

Planification, finances et administration: Les tâches principales sont d'établir et de maintenir des services efficaces de planification, d'évaluation, de prévision et de contrôle; de fournir des conseils et des renseignements financiers à la direction; d'assurer des services administratifs et de coordination pour l'exécution de l'activité; d'administrer l'utilisation et l'entretien des wagons et des voitures ferroviaires du gouvernement.

Planification en vue des urgences: La division de la Planification en vue des urgences des transports de surface est chargée de la conception, de l'élaboration et de la tenue à jour d'un large éventail de plans et modalités à suivre en cas d'urgence, qui permettront au gouvernement fédéral d'intervenir dans des situations d'urgence éventuelles relatives aux transports de surface, pour assurer l'exploitation efficace et rentable des réseaux et installations ferroviaires et routiers, ainsi que des services de traversier, dont l'importance est primordiale dans des situations d'urgence, des périodes de tension, de crise ou de guerre.

Données sur le rendement et justification des ressources

Marchandises dangereuses: Les tâches relatives au transport des marchandises dangereuses comprennent l'élaboration et l'évaluation d'un règlement et de normes, la formation et l'examen des inspecteurs, l'exécution d'inspections et l'instauration de programmes qui permettront d'intervenir en cas d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, ainsi que l'application de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Une dépense de 12,3 millions de dollars est prévue pour 1986-1987.

Voitures ferroviaires du gouvernement: En 1959, le ministre des Transports s'est chargé d'assurer un service ferroviaire aux membres de la famille royale, au Gouverneur général, au Premier ministre, aux membres du Cabinet, aux dignitaires étrangers visitant le Canada, aux membres des comités parlementaires, aux personnes déléguées pour affaires officielles, et aussi, conformément à l'article 292 de la Loi sur les chemins de fer, aux employés de la Commission canadienne des transports. On met en service à cette fin une rame de deux voitures qui appartient au gouvernement et qui est utilisée par la famille royale et le Gouverneur général, ainsi qu'une voiture particulière louée de VIA Rail et mise à la disposition du Premier ministre et des membres du Cabinet. Ce service est doté de trois années-personnes (stewards).

Tableau 4-17: État récapitulatif des frais d'entretien des voitures du gouvernement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Frais de personnel	104	3	101	3	141	3
Frais d'entretien	86	-	86	-	114	-
	190	3	187	3	255	3

D. Programme de l'administration centrale

Aperçu

L'Administration centrale comprend le cabinet du Ministre et les bureaux du ministre d'État, du Sous-ministre et du Sous-ministre associé, les services de la coordination de la politique, de la planification stratégique et de la recherche, les services financiers, du personnel, de la formation, de la vérification interne, de l'évaluation et de la revue des programmes, les services informatiques, les systèmes de gestion, les services de la gestion du matériel et des marchés, de l'administration générale, de la sécurité, des affaires publiques et du contentieux.

Comme le Ministère considère comme prioritaire l'élimination de certaines activités et la rationalisation des ressources qu'il utilise, et conformément à l'objectif prioritaire qu'est pour le gouvernement la réduction des dépenses, les activités d'élaboration de la politique, de planification, de gestion du personnel et des finances ont commencé à être centralisées. Le présent budget des dépenses tient compte de la cession de ressources des administrations du transport maritime, des transports aériens et des transports de surface pendant l'année visée, ainsi que des prévisions de 1985-1986 et des dépenses réelles de 1984-1985 au titre des services suivants: élaboration de la politique, développement du transport terrestre des voyageurs et des marchandises, personnel, finances et revue des activités.

Objectifs de l'activité

Fournir en général la direction, la gestion et tous autres services nécessaires au fonctionnement des diverses administrations et sociétés de la Couronne de Transports Canada, pour contribuer à l'élaboration et à la mise en place d'un réseau de transport national qui soit sûr et efficace.

Table des matières de l'activité

		Page
D.1	Direction et coordination	5-7
D.2	Planification, recherche et développement	5-35
D.3	Administration et services communs	5-40
D.4	Formation en transports	5-44

État financier récapitulatif

Tableau 5-1: Besoins financiers (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Différence	Détails à la page
Direction et coordination[1]	**892 091**	1 015 213	(123 122)	5-7
Planification, recherche et développement	**19 313**	22 152	(2 839)	5-35
Administration et services communs[2]	**104 330**	110 399	(6 069)	5-40
Formation en transports	**37 073**	40 167	(3 094)	5-44
Réduction du déficit[3]	**(78 212)**	-	(78 212)	
	974 595	1 187 931	(213 336)	
Moins les recettes				
Administration et services communs	**3 090**	3 959	(869)	5-40
Formation en transports	**2 737**	2 737	-	5-44
Exploitation au sein du Programme	**968 768**	1 181 235	(212 467)	
Paiements-Corporation Place du Havre Canada[4]	**9 184**	55 609	(46 425)	
Total du Programme	**977 952**	1 236 844	(258 892)	
Années-personnes autorisées	**3 071**	3 266	(195)	

1 Cette activité comprend des paiements à VIA Rail (1986-1987: 500 millions; 1985-1986: 600 millions) et à CN Marine (1986-1987: 146 millions; 1985-1986: 103 millions). Pour détails voir tableau 5-7 à la page 5-15.

2 Cette activité comprend des besoins de trésorerie nets de 2,6 millions de dollars au titre du Fonds renouvelable des magasins. Pour détails voir page 5-43.

3 Le Ministère s'est engagé à effectuer d'autres réductions en 1986-1987. Toutefois, le détail des mesures nécessaires n'est pas encore définitif, et entre-temps, la diminution des ressources prévue, y compris 62 A.-P., est arbitrairement attribuée à l'Administration centrale.

4 Diminution des paiements accordés à CPHC à mesure que les installations deviennent opérationnelles.

Explication de la différence: Les besoins financiers de 1986-1987 sont inférieurs d'environ 259 millions de dollars au montant prévu pour 1985-1986. Cette diminution est principalement attribuable aux facteurs suivants:

	En millions de dollars
• la réduction des paiements faits à la Corporation Place du Havre Canada	(46,4)
• la réduction des prélèvements sur le Fonds renouvelable des magasins (Administration et services communs)	(1,0)
• la diminution des fonds nécessaires à la construction du Collège de la Garde côtière, à Sydney (N.-É.) (Formation en transports)	(3,4)
• la diminution résultant de l'annulation du Programme universitaire des Transports (Planification, recherche et développement)	(1,2)
• l'augmentation résultant de l'exécution de l'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports (Direction et coordination)	1,3
• l'augmentation nette des traitements et salaires en vue du rajustement des prix	2,1
• la réduction du déficit - allocation arbitraire en attendant l'élaboration d'un plan détaillé	(78,2)
• l'achèvement des programmes de renforcement ou d'amélioration des routes en 1985-1986 (Direction et coordination)	(19,4)
• l'augmentation des paiements faits à CN Marine à cause d'une révision sur le système de prélèvements (Direction et coordination)	43,3
• la fin du programme d'achat de wagons-trémies (Direction et coordination)	(39,0)
• l'approbation par le Cabinet, au printemps de 1985, de la réduction du niveau de référence de VIA dans le cadre de l'initiative globale du gouvernement pour réduire le déficit (Direction et coordination)	(100,0)

Explication du montant prévu pour 1985-1986: Le montant prévu au titre de l'exploitation au sein du Programme en 1985-1986 est supérieur de 21,4 millions de dollars ou 1,8 % aux 1 215,4 millions de dollars indiqués dans le Budget des dépenses principal de 1985-1986. Les principaux postes expliquant cette différence de 21,4 millions sont les suivants:

	En millions de dollars
• l'aide financière versée aux provinces par le gouvernement fédéral en vue de leur participation à EXPO 86 (Direction et coordination)	1,0
• l'augmentation des paiements faits en vertu de l'Accord sur le renforcement ou l'amélioration des routes principales (phase II) dans les Maritimes et à T.-N., du PPSR exécuté au N.-B. et à T.-N., et des Ententes auxiliaires sur le développement des routes qui résultent des EDER conclues respectivement avec l'I.P.-E. et le N.-B. (Direction et coordination)	13,3
• l'augmentation des paiements pour l'achat de wagons-trémies (Direction et coordination)	39,0
• la diminution des paiements faits à CN Marine à cause de l'obligation d'utiliser les fonds excédentaires avant de demander d'autres subventions	(30,1)

Rétrospective du rendement financier

Figure 5-2: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985		
	Réel	Budget des dépenses	Différence
Budgétaire			
Direction et coordination*	1 148 998	1 171 618	(22 620)
Planification, recherche et développement	23 666	24 836	(1 170)
Administration et services communs	108 448	102 736	5 712
Formation en transports	36 449	43 781	(7 332)
	1 317 561	1 342 971	(25 410)
Recettes			
Administration et services communs	(3 274)	(3 090)	184
Formation en transports	(2 602)	(2 737)	(135)
	1 311 685	1 337 144	(25 459)
Non budgétaire			
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	6 100	13 226	(7 126)
TOTAUX	1 317 785	1 350 370	(32 585)
Années-personnes autorisées	3 245	3 263	(18)

* Comprend les paiements à VIA Rail et à CN Marine, voir Tableau 5-8.

Explication de la différence: Les années-personnes et les dépenses autorisées ont été augmentées au moyen d'un budget supplémentaire, surtout à cause de l'initiative économique prise par le gouvernement d'accélérer ou de poursuivre la réalisation de certains projets d'immobilisations, d'instituer une enquête sur la sécurité et une campagne d'information sur ce sujet, d'accroître les prélèvements sur le Fonds renouvelable des magasins, d'appliquer un plan complet de vérification interne et d'évaluation des programmes, et de rétablir les subventions et contributions aux universités dans le domaine des transports. Les besoins financiers réels ont été de 32,6 millions de dollars, c'est-à-dire inférieurs de 2,4 % à ceux qui avaient été prévus dans le plan initial. Les causes principales de cette diminution sont les suivantes:

	En millions de dollars
• le retard dans l'exécution de projets de recherche et développement (Planification, recherche et développement)	(1,0)
• l'augmentation des prélèvements sur le Fonds renouvelable des magasins (Administration et services communs)	0,4
• les retards dans l'élaboration des systèmes financiers (Administration et services communs)	(1,2)
• la diminution du nombre d'étudiants inscrits à l'Institut de formation de Transports Canada (Formation en transports)	(1,1)

	En millions de dollars
• les retards dans l'approbation et l'exécution des projets d'immobilisations prévus, et l'affectation des fonds de roulement accumulés par VIA Rail au budget d'immobilisations de 1984; la réduction des pertes d'exploitation pendant le premier trimestre de 1985 (Direction et coordination)	(141,9)
• l'augmentation des paiements au titre des programmes de remise en état d'embranchements et d'achat de wagons-trémies, soit un total de 78,7 millions de dollars; les paiements faits en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui ont totalisé 29,3 millions; le financement du programme de conteneurisation relatif au chemin de fer de Terre-Neuve, soit un montant de 5,7 millions (Direction et coordination)	113,7
• la diminution des fonds versés pour acheter des actions du CN afin d'aider CN Marine à obtenir les fonds nécessaires à l'acquisition d'immobilisations (Direction et coordination)	(7,1)
• réalisation d'une enquête et d'une campagne de publicité sur la sécurité (Direction et coordination)	2,5
• rétablissement du programme des subventions et contributions accordées à l'appui de la recherche en matière de transport (Administration et services communs)	1,8
• l'exécution du Plan d'évaluation des programmes (Administration et services communs)	1,1
• mise en oeuvre du système national de traitement des données (Administration et services communs)	2,2
• poursuivre la mise en oeuvre du système de traitement électronique des données (TED) (Administration et services communs)	1,3
• le report et le remaniement des projets d'immobilisations, et le retard dans l'adjudication de marchés (Formation en transports)	
- matériel électronique	(2,5)
- hangar à bateaux et atelier d'usinage	(4,9)
- agrandissement du Collège de la GCC	(0,6)
- installations d'activités physiques	1,1
• divers autres postes de moindre importance	3,6

D.1 Direction et coordination

Objectifs

Assurer la réalisation uniforme des objectifs de Transports Canada, coordonner la politique ministérielle, et assurer la mise en place d'un réseau de transport terrestre des voyageurs et des marchandises qui soit sûr et efficace.

Les buts et les initiatives déterminés pour 1986-1987, qui sont axés sur des fonctions qui relevaient autrefois de l'Administration des transports de surface et qui sont maintenant regroupés sous l'égide du Groupe de la coordination, sont les suivants :

- continuer à travailler avec les provinces et l'industrie pour réduire ou supprimer d'une façon uniforme la réglementation qui régit inutilement les transporteurs routiers;

- travailler avec les provinces et les territoires, par l'entremise de la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCATM), à élaborer et instaurer la Phase I de la réforme de la réglementation du camionnage;

- élaborer une méthode plus rationnelle pour répondre aux besoins en transports de surface des personnes déficientes;

- réaliser et coordonner un projet témoin triennal de transport par autocar des voyageurs handicapés (service Roadcruiser) à Terre-Neuve;

- surveiller l'activité déployée en matière de transports urbains, en mettant l'accent sur les domaines de la fabrication ainsi que de la recherche et du développement;

- administrer, en 1986-1987, la contribution fédérale de 40,6 millions de dollars et de 13,1 millions de dollars à l'appui du (i) Transport routier des ententes auxiliaires sur les transports négociées en vertu de l'Entente sur le développement économique et régional (EDER) conclue avec chacune des provinces suivantes: Île-du-Prince-Édouard, Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve et Québec; (ii) du Programme fédéral-provincial de renforcement ou d'amélioration des routes (de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard) respectivement;

- instaurer un meilleur système de prélèvements recommandé par le Contrôleur général pour les sociétés de la Couronne;

- accroître la rentabilité et l'efficacité des services de traversier en exécutant les propositions de rationalisation du Service du golfe et des services de cabotage de CN Marine, aider CN Marine à devenir une société de la Couronne autonome, réduire les frais unitaires des traversiers interprovinciaux en fournissant du matériel neuf, et améliorer les indicateurs de rendement aux fins de surveillance;

- réduire les frais d'exploitation de CN Marine Inc. en mettant en service des navires plus efficaces;

- continuer d'améliorer la capacité du réseau de transport et de manutention des grains et la capacité des chemins de fer en poursuivant l'examen de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, voir à la remise en état de certains embranchements tributaires du transport des grains, faire l'essai de méthodes innovatrices en matière d'exploitation des chemins de fer, qui peuvent accroître l'efficacité de ces derniers;

- réduire les frais d'exploitation, augmenter les recettes et diminuer les subventions d'exploitation du gouvernement par kilomètre-voyageur, en dollars constants;

- améliorer les aspects institutionnels, juridiques et administratifs du programme de transport ferroviaire des voyageurs, grâce à l'élaboration et à la mise en vigueur d'une loi, d'un règlement et d'une politique sur ce genre de transport;

- continuer de mettre à la disposition de VIA Rail des fonds qui serviront aux immobilisations au titre du matériel roulant, de l'entretien, des gares ou stations et autres installations, et de l'infrastructure.

État récapitulatif des ressources

Environ 84 % du total des dépenses brutes de 1986-1987 et 12 % du total des années-personnes affectées à l'exploitation au sein de l'activité sont consacrés à cette fonction.

Tableau 5-3: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Cabinet des Ministres et bureau du Sous-ministre	5 969	99	5 254	91	6 172	84
Bureau du Sous-ministre associé	4 244	29	4 641	38	2 355	29
Groupe de la coordination*	881 878	235	1 005 318	248	1 140 471	235
	892 091	363	1 015 213	377	1 148 998	348

Tableau 5-4: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	%	$	%	$	%
Fonctionnement						
Personnel	17 281	2	16 720	1	15 706	1
Services professionnels et spéciaux	8 624	1	8 088	1	6 933	1
Autres*	649 945	73	710 182	70	746 884	65
Capital	641	-	1 052	-	534	-
Subventions et contributions	215 600	24	279 171	28	378 941	33
	892 091	100	1 015 213	100	1 148 998	100

* Comprend les paiements à VIA Rail et à CN Marine, voir le tableau 5-7.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: La diminution des paiements relatifs à la construction routière vient de ce que les entrepreneurs n'ont pas pu terminer les travaux prévus à cause de mauvaises conditions météorologiques et, dans certains cas, de retards dans l'adjudication des marchés.

Le financement du Programme de remise en état d'embranchements s'est accru de 61,5 millions de dollars. Les acquisitions de wagons-trémies ont été accélérées, au coût de 18,8 millions, pour permettre de réduire les frais d'acquisition à cause d'une période creuse dans cette industrie. Un total de 29,3 millions a été versé aux chemins de fer en vertu de l'article 73(2) de la LTGO, qui n'avait pas été prévu dans le Budget des dépenses. Le financement du programme de conteneurisation relatif à Terre-Neuve a été modifié à raison de 5,7 millions vers la fin de 1984, pour tenir compte des fonds qui n'avaient pas été dépensés lorsque ce dernier a débuté, et contribuer aux rajustements au titre de la main-d'oeuvre. Le Bureau du coordonnateur du transport des grains a été établi en tant que programme distinct.

L'approbation tardive des projets d'immobilisations prévus et les retards dans l'exécution de ces derniers, ainsi que l'affectation des fonds de roulement accumulés par VIA Rail au financement du Budget d'immobilisations de 1984, ont réduit les fonds devant être versés par le gouvernement fédéral de 142 millions de dollars. En outre, il y a eu diminution des pertes d'exploitation pendant le premier trimestre de 1985, mais elle a été compensée par l'augmentation des paiements d'aide à la main-d'oeuvre. L'aide financière du gouvernement aux services de banlieue de Montréal est tombée de 12 millions à 4 millions à cause de la diminution des liquidités nécessaires, et d'une autre réduction occasionnée par des retards dans le programme d'exécution de la Province.

L'augmentation des paiements faits aux retraités au titre de la Caisse de prévoyance des employés du chemin de fer de l'Î.-P.-É. a totalisé 0,4 million de dollars.

Une enquête nationale sur la sécurité et une campagne de publicité ont été mises en oeuvre au coût de 2,5 millions de dollars. En outre, la responsabilité du Secrétariat d'EXPO 86 a requis en 1984-1985 0,9 million de dollars.

Tableau 5-5: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Cabinet des Ministres et bureau du Sous-ministre	6 172	84	4 020	78	2 152	6
Bureau du Sous-ministre associé	2 355	29	1 328	15	1 027	14
Groupe de la coordination*	1 140 471	235	1 166 270	251	(25 799)	(16)
	1 148 998	348	1 171 618	344	(22 620)	4

* Comprend les paiements à VIA Rail et à CN Marine, voir le tableau 5-8.

Description et justification des ressources

Cette fonction prévoit le financement du cabinet des Ministres et des bureaux du Sous-ministre et du Sous-ministre associé, de même que de la sécurité du Ministère et du Secrétariat d'EXPO 86.

La responsabilité des enquêtes sur les accidents maritimes a été cédée par l'Administration du transport maritime au Bureau de la sécurité dans les transports. Cet organisme est chargé d'enquêter sur les sinistres maritimes et les accidents subis par des membres de l'équipage; d'administrer les enquêtes officielles (audiences publiques) et d'assurer les exposés techniques nécessaires; d'examiner tous les rapports d'enquête et de formuler des recommandations pour empêcher que les accidents qui leur ont donné lieu ne surviennent de nouveau; de consigner toutes les victimes et les accidents; de produire des statistiques annuelles et, sur demande, de fournir des renseignements sur les victimes et les accidents.

Vingt-huit enquêteurs en poste à l'Administration centrale et dans les bureaux régionaux enquêtent sur les sinistres maritimes et les accidents subis par des membres de l'équipage. En outre, une équipe a été constituée expressément pour donner suite à celles qui, parmi les cent recommandations de l'étude des enquêtes sur les accidents maritimes au Canada, portent sur le transport maritime, ou fournir des conseils à leur sujet.

Le tableau 5-6 donne des renseignements statistiques pour les années antérieures.

Tableau 5-6: Enquêtes sur les accidents maritimes - Statistiques sur la charge de travail

	Nombres d'incidents	Nombres de tués	Nombres de rapports produits
Années civiles			
1980	972	72	176
1981	1 365	70	163
1982	1 463	181	161
1983	1 345	47	155
1984	1 381	51	36

Groupe de la coordination: Ce groupe s'occupe de toute question qui n'est pas liée à un mode de transport particulier. De plus, il fournit des conseils et exerce l'autorité fonctionnelle dans les affaires du Ministère qui relèvent des activités suivantes:

- conseiller le ministre des Transports sur des questions à court et à long terme relatives aux sociétés de la Couronne, en particulier celles qui relèvent de lui, y compris l'élaboration de plans d'action influant sur l'orientation générale donnée à ces dernières, l'élaboration et l'examen de plans d'entreprise, les initiatives de diversification et de privatisation;

- fournir des conseils à d'autres services du Ministère et d'autres organismes centraux sur des activités et des plans relatifs aux sociétés de la Couronne, et coordonner ces activités et ces plans avec eux;

- entretenir des relations avec des représentants supérieurs de ces dernières, notamment du CN et d'Air Canada;

- élaborer les documents destinés au Cabinet et au Conseil du Trésor, ainsi que les décrets du conseil et autres documents nécessaires pour faire approuver les plans et activités des sociétés de la Couronne, notamment du CN et d'Air Canada;

- conseiller le Ministre sur des questions et des plans d'action à court et à long terme portant sur les réseaux de transport aérien, maritime et de surface;

- conseiller le Ministre sur les appels interjetés contre les décisions de la Commission canadienne des transports;

- conseiller le Ministre sur les questions internationales, provinciales et industrielles qui sont de nature à toucher Transports Canada et ses politiques;

- conseiller le Cabinet sur les pétitions adressées au gouverneur en conseil;

- coordonner les relations extérieures de Transports Canada avec celles d'autres gouvernements, d'autres ministères et organismes fédéraux, d'organisations internationales, et du secteur privé (transporteurs et expéditeurs), au moyen d'un programme de liaison et de réunions officielles;

- appliquer les ententes fédérales-provinciales tributaires des Ententes sur le développement économique et régional, ou le protocole d'entente visant à mieux coordonner les activités du programme;

- coordonner les programmes en vigueur dans l'ensemble du Ministère et visant à protéger la vie privée, à donner accès à l'information, à assurer le respect des droits de la personne, la planification en vue des urgences et l'exploitation du Centre canadien d'urgence transport, ainsi que le transport des personnes handicapées (y compris l'amélioration des services) et l'exploitation du gazoduc de l'Alaska, et fournir des conseils à leur sujet;

- coordonner les préparatifs du Ministère en vue d'événements internationaux comme EXPO 86, les Jeux Olympiques de Calgary et l'Année internationale de la jeunesse;

- offrir des services de soutien au cabinet du Ministre (liaison avec le Parlement, courrier).

Les fonctions politiques de Marine et Air, qui relevaient autrefois de l'administration de Marine et Air respectivement, sont maintenant englobées dans le Groupe de la coordination.

Les domaines importants qui relevaient autrefois de l'Administration des transports de surface et qui sont maintenant englobés dans l'activité Direction et administration utilisent environ 82 % de l'ensemble des ressources brutes de l'Administration centrale. Ces grands domaines (ou des éléments de ces derniers) sont les suivants: Transports urbains, Transport routier, Transport par eau, Transport ferroviaire du fret, Transport ferroviaire des voyageurs, Direction et administration.

État récapitulatif des ressources

Tableau 5-7: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Transports urbains						
Projet témoin en matière de transport des personnes agées	-	-	311	-	262	-
Transport des personnes déficientes	2 000	-	500	-	200	-
	2 000	-	811	-	462	-
Transport routier						
Paiements pour la construction de routes:						
Phase II du Programme des Maritimes	13 078	-	20 121	-	19 052	-
Phase II du Programme de Terre-Neuve	-	-	553	-	7 097	-
Programme routier spécial						
Terre-Neuve	-	-	7 786	-	20 780	-
Nouveau-Brunswick	-	-	20 356	-	18 237	-
Développement économique et régional						
Ile-du-Prince-Edouard	1 882	-	4 517	-	1 133	-
Nouveau-Brunswick	13 700	-	10 154	-	6 197	-
Terre-Neuve	20 550	-	7 580	-	-	-
Québec	4 500	-	2 000	-	-	-
Contributions versées à l'ARTC	-	-	60	-	-	-
Politique et administration	1 902	18	2 050	16	2 173	18
	55 612	18	75 177	16	74 669	18
Transport par eau						
Budgétaire						
Paiements relatifs aux services de traversier et de cabotage assurés par:						
Les provinces	15 678	-	20 224	-	19 497	-
Des exploitants privés	10 510	-	12 522	-	13 580	-
CN Marine Inc.	146 106	-	102 811	-	164 707	-
Politique et administration	2 374	23	2 097	21	1 714	21
Non budgétaire						
Achat d'actions de CNR	-	-	-	-	6 100	-
	174 668	23	137 654	21	205 598	21

État récapitulatif des ressources

Tableau 5-7: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes (suite)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Transport ferroviaire du fret						
Appui au transport des grains:						
Remise en état d'embranchements	**98 320**	**-**	97 780	-	132 900	-
Acquisition de wagons-trémies	**-**	**-**	39 016	-	114 670	-
Location de wagons-trémies	**17 242**	**-**	16 475	-	16 142	-
Base de données du conseil des grains du Canada	**90**	**-**	90	-	90	-
Entente auxiliaire Canada - Manitoba sur Churchill	**3 000**	**-**	6 000	-	49	-
Subvention pour le camionnage	**-**	**-**	70	-	175	-
Versements faits aux chemins de fer par suite de l'entrée en vigueur de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	**-**	**-**	-	-	29 336	-
Groupe de travail sur les questions ferroviaires à Thunder Bay	**-**	**-**	3	-	17	-
Développement du transport ferroviaire du fret-Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve	**-**	**-**	3 000	-	8 263	-
Aide à la main-d'oeuvre	**647**	**-**	1 280	-	1 446	-
Politique, planification et administration	**2 706**	**25**	2 479	23	3 577	30
	122 005	**25**	166 193	23	306 665	30
Transport ferroviaire des voyageurs						
Paiements à VIA Rail:						
Exploitation de services voyageurs	**358 100**	**-**	365 500	-	472 201	-
Acquisition et rénovation d'installations et de matériel	**132 300**	**-**	229 500	-	55 015	-
Aide à la main-d'oeuvre	**9 600**	**-**	5 000	-	10 300	-
Services de trains de banlieue de la région de Montréal	**6 000**	**-**	4 100	-	1 274	-
Capital	**-**	**-**	40	-	114	-
Politique, planification et administration	**2 062**	**19**	2 042	17	1 196	16
	508 062	**19**	606 182	17	540 100*	16
Direction et administration						
Politique et analyse	**7 318**	**9**	8 004	9	8 142	9
TOTAUX	**869 665**	**94**	994 021	86	1 135 636	94

*y compris, pour l'AF 1984-1985, les dépenses d'exploitation de VIA autres qu'en espèces.

Rendement financier antérieur

Tableau 5-8: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Transports urbains						
Projet témoin en matière de transport des personnes âgées	200	-	-	-	**200**	-
Transport des personnes déficientes	262	-	-	-	**262**	-
	462	-	-	-	**462**	-
Transport routier						
Paiements pour la construction de routes:						
Phase II du Programme des Maritimes	19 052	-	23 000	-	**(3 948)**	-
Phase II du Programme de Terre-Neuve	7 097	-	9 060	-	**(1 963)**	-
Programme routier spécial						
Terre-Neuve	20 780	-	14 332	-	**6 448**	-
Nouveau-Brunswick	18 237	-	15 600	-	**2 637**	-
Développement économique et régional						
Nouveau-Brunswick	6 197	-	-	-	**6 197**	-
Île-du-Prince-Édouard	1 133	-	-	-	**1 133**	-
Politique et administration	2 173	18	2 366	20	**(193)**	**(2)**
	74 669	18	64 358	20	**10 311**	**(2)**
Transport par eau						
Budgétaire						
Paiements relatifs aux services de traversier et de cabotage assurés par:						
Les provinces	19 497	-	19 500	-	**(3)**	-
Des exploitants privés	13 580	-	11 310	-	**2 270**	-
CN Marine Inc.	164 707	-	164 707	-	**-**	-
Politique et administration*	1 714	21	2 608	24	**(894)**	**(3)**
Non budgétaire						
Achat d'actions de CNR	6 100	-	13 226	-	**(7 126)**	-
	205 598	21	211 351	24	**(5 753)**	**(3)**

*y compris des immobilisations de 191 000$ (461 000$ dans le Budget des dépenses principal).

Rendement financier antérieur

Tableau 5-8: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars) (suite)

	1984-1985					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Transport ferroviaire du fret						
Appui au transport des grains:						
Remise en état d'embranchements	132 900	-	71 350	-	**61 550**	-
Acquisition de wagons-trémies	114 670	-	95 900	-	**18 770**	-
Location de wagons-trémies	16 142	-	17 718	-	**(1 576)**	-
Versements faits aux chemins de fer par suite de l'entrée en vigueur de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	29 336	-	-	-	**29 336**	-
Développement du transport ferroviaire du fret-Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve	9 709	-	4 000	-	**5 709**	-
Autre développement du transport ferroviaire du fret	331	-	-		**331**	
Politique, planification et administration	3 196	26	3 336	31	**(140)**	**(5)**
Bureau du coordonnateur du transport des grains	381	4	1 880	20	**(1 499)**	**(16)**
	306 665	30	194 184	51	**112 481**	**(21)**
Transport ferroviaire des voyageurs						
Paiements à VIA Rail:						
Exploitation de services voyageurs	472 201	-	476 500	-	**(4 299)**	-
Acquisition et rénovation d'installations et de matériel	55 015	-	197 900	-	**(142 885)**	-
Aide à la main-d'oeuvre à VIA, au CN et à CP Rail	10 300	-	5 000	-	**5 300**	-
Services de trains de banlieue de la région de Montréal	1 274	-	12 000	-	**(10 726)**	-
Capital	114	-	-	-	**114**	-
Politique, planification et administration	1 196	16	1 776	20	**(580)**	**(4)**
	540 100	16	693 176	20	**(153 076)**	**(4)**
Direction et administration						
Politique et analyse	8 142	9	7 610	9	**532**	-
	8 142	9	7 610	9	**532**	-
TOTAUX	1 135 636	94	1 170 679	124	**(35 043)**	**(30)**

Description

Transports urbains:

L'aide au transport des personnes déficientes, pour laquelle un montant annuel de 2 millions de dollars a été déterminé en juin 1985.

Transport routier:

Paiements pour la construction de routes: Le gouvernement fédéral conclut des accords à frais partagés avec les provinces pour le renforcement et l'amélioration des routes principales et d'autres routes choisies. Les programmes de construction de routes offrent des avantages tels que l'accroissement de la sécurité, l'augmentation de la capacité, la diminution des frais des usagers de la route, l'instauration de limites de chargements des véhicules moins restrictives, et la réduction des périodes de déplacement.

Politique et administration: Cette composante possède les ressources nécessaires pour élaborer, instaurer et surveiller des politiques et des programmes relatifs à la construction de routes et aux activités des transporteurs routiers. Ses responsabilités comprennent la négociation et l'application d'accords de construction routière, ainsi que la réalisation d'évaluations techniques et économiques de programmes routiers. Même si, en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, le gouvernement fédéral a délégué aux organismes de réglementation provinciaux la responsabilité de réglementer les activités extra-provinciales des transporteurs routiers, il collabore toujours avec les Provinces pour s'assurer que la compétence qu'il doit exercer est conforme à sa politique. La direction générale du Transport routier est chargée de promouvoir l'uniformité des règlements provinciaux et d'élaborer des lignes de conduite fédérales en encourageant l'efficacité de la rentabilité du camionnage et du transport par autocar interprovinciaux et internationaux.

Transport par eau:

Paiements au titre des services de traversier et de cabotage: La politique fédérale limite l'admissibilité à l'aide financière au transport par eau aux services prévus par la Constitution ou remplaçant ces derniers, aux services de cabotage de Terre-Neuve, aux services qui offrent des possibilités de développement particulières et à ceux qui desservent des localités éloignées. Les services prévus par la Constitution sont ceux que le gouvernement fédéral a l'obligation d'appuyer en vertu des Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada et des Conditions de l'entrée de l'Île-du-Prince-Édouard dans la Confédération. Les bénéficiaires de l'aide fédérale en vertu de la politique en question sont les suivants:

- la Colombie-Britannique (subventions);
- six exploitants (privés) de services de traversier de la côte est (subventions);
- CN Marine Inc. qui exploite cinq services de traversier pour voyageurs, véhicules, conteneurs et wagons dans les provinces de l'Atlantique, et le service de cabotage de Terre-Neuve (subventions).

Politique, planification et administration: Cette composante possède les ressources nécessaires pour dresser et appliquer des lignes de conduite, des plans et des programmes relatifs à tous les aspects de l'aide au transport par eau et des services connexes subventionnés par le gouvernement fédéral. Ses attributions comprennent l'établissement de niveaux de service pour le transport par eau subventionné, la négociation et la surveillance du rendement à la lumière de marchés d'exploitation conclus avec CN Marine Inc., et des exploitants de services de traversier privés, la négociation d'accords avec des gouvernements provinciaux pour l'exploitation de services de traversier à frais partagés, et l'apport d'une contribution convenable du gouvernement fédéral aux services de traversier et de cabotage interprovinciaux et intraprovinciaux.

Transport ferroviaire du fret:

Développement du transport du fret - Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve: L'exécution de ce programme quinquennal a débuté en 1980-1981. L'objectif principal a été de revitaliser le chemin de fer de Terre-Neuve, et de déterminer le rôle qu'il devrait jouer dans l'ensemble des transports de cette province. Le programme a permis d'implanter et d'éprouver un chemin de fer conçu pour le transport de conteneurs et tout à fait efficace. Des fonds lui avaient été alloués pour l'achat de conteneurs, l'installation d'un matériel moderne de chargement de ces derniers à des points de distribution stratégiques, et l'achat de matériel roulant utilisable sur des voies étroites, y compris des wagons plats et du matériel de triage, pour permettre de bonnes correspondances avec les services de transport maritime et de camionnage. D'autres attributions consistent notamment à conseiller le gouvernement sur toutes les questions relatives au fret ferroviaire ainsi qu'au transport et à la manutention des grains, à surveiller les services offerts et les tarifs marchandises, et à évaluer les techniques ferroviaires et le rendement énergétique.

Programme d'aide à la main-d'oeuvre: Ce programme assure de meilleures prestations que celles prévues par les accords actuels du CN, et il a été instauré pour atténuer les effets défavorables permanents de la mise en vigueur du programme de conteneurisation sur les employés du chemin de fer de Terre-Neuve.

Programme de remise en état d'embranchements: Ce programme vise à améliorer le réseau d'embranchements de l'Ouest canadien pour qu'on puisse y faire circuler des wagons répondant à des normes de poids et de vitesse déterminées. Les travaux sont limités à des lignes tributaires du transport des grains, qu'un décret du conseil protège contre l'abandon jusqu'à l'an 2000.

Programme d'acquisition de wagons-trémies: Le gouvernement verse des contributions à la Commission canadienne du blé pour l'achat et la location de wagons-trémies qui serviront à acheminer les grains aux marchés.

Politique, planification et administration: Cette composante possède les ressources nécessaires pour établir et appliquer des lignes de conduite, des plans et des programmes relatifs à tous les aspects de l'aide au transport ferroviaire du fret et des services connexes fournis par le Programme. Il est chargé notamment d'apprécier la rentabilité du réseau ferroviaire, d'évaluer les programmes et les projets du gouvernement, de donner des conseils sur les subventions et les propositions législatives, ainsi que de conseiller le Ministre sur la gestion de certains terrains des Chemins de fer du gouvernement canadien, ces derniers étant un groupe de chemins de fer appartenant audit gouvernement et faisant partie des Chemins de fer nationaux du Canada.

Indemnisation des chemins de fer pour les pertes occasionnées par le transport des grains: Le gouvernement fédéral a convenu d'indemniser les chemins de fer des pertes occasionnées par le transport des grains pendant la campagne agricole 1982-1983 et jusqu'au 31 décembre 1983 pour la campagne agricole 1983-1984, date à laquelle la Loi sur le transport du grain de l'Ouest est entrée en vigueur.

Le gouvernement a fait un paiement de 29,5 millions de dollars pendant l'année financière 1984-1985, en guise de paiement définitif avant que la Commission canadienne des transports ne prenne la relève le 1er janvier 1984.

Transport ferroviaire des voyageurs:

Paiements à VIA Rail: Depuis le 1er avril 1979, et en vertu de l'accord sur les services ferroviaires voyageurs qu'elle a passé avec le ministre des Transports, VIA Rail est chargée de la gestion de tous les services ferroviaires voyageurs du Canada, auparavant exploités par CN Rail et CP Rail. Avant ce transfert de responsabilité, 80 % des pertes occasionnées à ces chemins de fer par les services en question étaient compensées par des subventions en vertu de la Loi sur les chemins de fer. VIA Rail doit fournir les services indiqués par le Ministre dans des marchés appelés Demandes de services complémentaires (DSC). Ces dernières portent sur tous les services ferroviaires voyageurs exploités par VIA Rail. Pour sa part, cette compagnie gère et commercialise des services, entretient son matériel, fournit des services à sa clientèle, et passe des contrats avec le CN et le CP pour obtenir le droit de faire circuler des trains de voyageurs sur leurs réseaux respectifs et leur faire assurer l'exploitation de ces trains ainsi que d'autres services de soutien.

Services de trains de banlieue de la région de Montréal: Ces subventions sont versées à la province de Québec pour la modernisation des services de trains de banlieue de la région de Montréal.

Politique, planification et administration: Cette composante possède les ressources nécessaires pour effectuer les paiements au titre des services ferroviaires voyageurs, élaborer et évaluer la politique relative à ces derniers, évaluer le rendement du Programme et mener des études sur l'efficacité et la rentabilité de ces services ferroviaires voyageurs.

Direction et administration

Politique et analyse: Les tâches principales sont d'établir et de maintenir des services efficaces de planification, d'évaluation, de prévision et de contrôle; de fournir des conseils et des renseignements financiers à la direction; d'assurer des services administratifs et de coordination pour l'exécution du Programme; d'appliquer les accords de contribution conclus entre le gouvernement fédéral et le CN relativement aux pensions supplémentaires pour les employés de Terre-Neuve, à la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du Prince-Édouard, et au pont Victoria.

Données sur le rendement et justification des ressources

Transports urbains:

1985-1986 est la seconde année d'exécution d'un programme biennal visant à assurer une aide financière pour l'acquisition de véhicules spécialement équipés pour le transport des personnes déficientes dans les petites localités urbaines ou rurales. Des fonds ont également été dépensés pour l'exécution de projets témoins visant à augmenter la mobilité de ces personnes et faisant appel à des bénévoles, en vue de la production d'un manuel de "savoir-faire" qui sera distribué aux groupements désireux d'organiser des services de transport pour les personnes en question. L'élaboration d'un projet témoin visant à intégrer un taxi accessible au parc d'un exploitant de taxis commerciaux a également commencé.

En juin 1984, le gouvernement a également commencé à financer l'exécution d'un projet témoin comprenant deux volets et portant sur des services de transport spéciaux pour les personnes âgées dans la région de Winnipeg (Manitoba), qui sera exécuté sur une période de deux ans (1984-1985 et 1985-1986). Ce projet témoin vise à faire l'essai de service de porte à porte dans un milieu urbain densément peuplé, et d'un service à itinéraire fixe dans une banlieue donnée. Dans chaque cas, on mettra à l'épreuve un autobus qui s'abaisse, spécialement conçu pour le transport des handicapés.

Transport routier:

Développement du réseau routier: Une seconde phase du programme de renforcement ou d'amélioration des routes a été approuvée en 1982 pour les trois provinces Maritimes (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard). Elle prévoit une dépense totale de 84 millions de dollars, dont un montant estimatif de 13,1 millions en 1986-1987. Les accords conclus avec les provinces Maritimes porteront sur une période de cinq ans (de 1982-1983 à 1986-1987). Une phase II semblable a également été approuvée pour Terre-Neuve, où la dépense du gouvernement fédéral a totalisé 36 millions de dollars, le dernier paiement ayant été fait en 1985-1986.

D'autres programmes de financement routier, mis sur pied en vertu d'un programme spécial du gouvernement fédéral qui vise à l'exécution de projets de construction et d'amélioration de routes principales et secondaires choisies du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve, ont été approuvés en 1983-1984. Au nombre de deux, soit un par province, c'étaient des programmes triennaux (de 1983-1984 à 1985-1986) qui ont obligé le gouvernement à dépenser au total, au cours de la période visée, 35 millions de dollars à Terre-Neuve et 44 millions de dollars au Nouveau-Brunswick.

Les ententes auxiliaires conclues en vertu de l'Entente sur le développement économique régional et de l'Entente sur le développement des transports, qui prévoient certains programmes de construction et d'amélioration de routes et de chemins, ont été exécutées en 1984-1985 avec les provinces de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick respectivement. Ces programmes portent sur une période de cinq ans qui se terminera le 31 mars 1989, et entraîneront une dépense totale de 32,8 millions à l'Île-du-Prince-Édouard et de 90,5 millions au Nouveau-Brunswick, où les contributions du gouvernement fédéral totaliseront respectivement 16,4 millions et 63,4 millions.

Des ententes auxiliaires sur le développement des transports, qui prévoient des programmes de construction et d'amélioration de routes et de chemins, ont également été exécutées en 1985-1986 avec les provinces de Terre-Neuve et du Québec respectivement. Ces programmes portent sur une période de cinq ans dans le cas du Québec, où les contributions fédérales se chiffreront à 49 millions, et sur une période de sept ans dans celui de Terre-Neuve, où elles totaliseront 112,5 millions.

Tableau 5-9: Contributions au Programme de renforcement ou d'amélioration des routes, par province (en milliers de dollars)

		1974-75 Jusqu'à 1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	Prévisions de 1985-86	Totaux
C.-B.	(1)	10 000	2 500	-	-	-	-	-	-	-	12 500
	(3)	-	-	-	-	-	704	-	-	-	704
Alb.	(1)	10 000	2 500	-	-	-	-	-	-	-	12 500
	(2)	28 242	9 205	5 885	-	-	-	-	-	-	43 332
Sask.	(1)	10 000	2 434	2 500	7 500	-	-	-	-	-	22 434
	(2)	26 288	8 734	5 554	-	-	-	-	-	-	40 576
Man.	(1)	8 935	1 378	6 158	-	-	-	-	-	-	16 471
	(2)	38 193	13 889	8 102	-	-	-	-	-	-	60 184
Qué.	(3)	-	-	-	-	-	10 851	19 714	-	-	30 565
	(5)	-	-	-	-	-	-	-	-	2 000	2 000
N.-É.	(2)	5 175	10 254	15 049	1 522	-	6 892	9 161	7 346	9 390	64 789
N.-B.	(2)	850	4 449	8 360	9 661	7 681	5 747	7 436	9 935	8 431	62 550
	(3)	-	-	-	-	-	1 587	426	-	-	2 013
	(4)	-	-	-	-	-	-	6 088	18 237	20 356	44 681
	(5)	-	-	-	-	-	-	-	6 197	10 154	16 351
Î. P.-É.	(2)	423	2 242	2 989	1 346	-	1 449	1 203	1 771	2 300	13 723
	(5)	-	-	-	-	-	-	-	1 133	4 517	5 650
T.-N.	(2)	-	9 805	15 984	3 628	583	12 100	16 545	7 097	553	66 295
	(4)	-	-	-	-	-	-	7 356	20 780	7 786	35 922
	(5)	-	-	-	-	-	-	-	-	7 580	7 580
Contribution à A.R.T.C.		-	-	-	-	-	-	-	-	60	60
Totaux		138 106	67 390	70 581	23 657	8 264	39 330	67 929	72 496	73 127	560 880

(1) Programme d'amélioration de routes du nord des Prairies
(2) Programme de renforcement ou d'amélioration des routes principales
(3) Autres programmes de financement routier (transférés du MEER)
(4) Programme de projets spéciaux du gouvernement
(5) Entente sur le développement économique régional (EDER)

NOTA: Transports Canada ne tient aucun registre indiquant les nombres cumulatifs de milles ou de kilomètres de routes qui ont été améliorés. Dans certains cas, par exemple celui de la pose définitive du revêtement, les projets exécutés constituent la dernière étape de travaux qui ne sont pas réalisés en vertu du Programme. En outre, certains travaux de nivellement effectués dans le cadre de ce dernier ne seront pas terminés à cause du manque de temps et de restrictions financières.

Réforme de la réglementation du camionnage: La réforme de la réglementation du camionnage a pour but d'accroître l'efficacité et la productivité dans cette industrie, pour que les entreprises canadiennes puissent concurrencer celles de nos partenaires commerciaux internationaux. Les ministres des Transports fédéral et provinciaux ont convenu en principe d'élaborer et d'exécuter la première phase de cette réforme d'ici le 1er janvier 1987, et la seconde, d'ici le 1er janvier 1988.

Transport par eau

Services de traversier et de cabotage - Paiements aux provinces: En échange d'un engagement pris par les provinces de Terre-Neuve et de Québec de fournir des services suffisants dans des régions déterminées, et par la Colombie-Britannique d'assurer des services convenables de transport des voyageurs et des marchandises sur la côte ouest en général, le ministère des Transports verse une subvention annuelle au gouvernement de chacune de ces trois provinces. Chaque subvention est modifiée tous les ans pour tenir compte des fluctuations de l'indice des prix à la consommation dans les villes de Vancouver, Saint-Jean (T.-N.) et Québec. Le tableau 5-10 indique les paiements effectués ou à effectuer.

Tableau 5-10: Subventions aux provinces (en milliers de dollars)

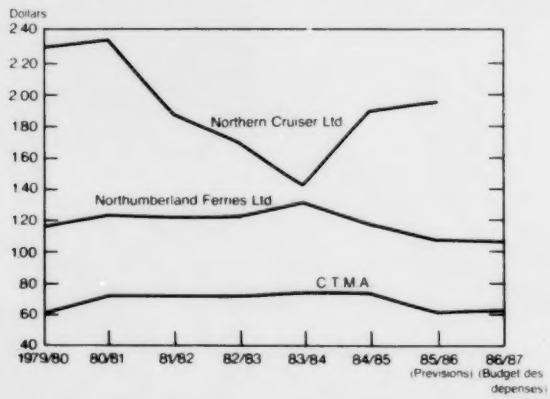
	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985	Réel 1983-1984
Colombie-Britannique	15 678	14 896	14 360	13 683
Terre-Neuve	-	2 362	2 267	2 140
Québec	-	2 966	2 870	2 734
	15 678	20 224	19 497	18 557

Services de traversier et de cabotage - Paiements à des exploitants privés: Les subventions sont versées à des exploitants privés pour leur permettre d'assurer les services de traversier et de cabotage pour voyageurs et marchandises. Tous les services de traversier sont interprovinciaux, sauf celui de Black's Harbour/Grand-Manan au Nouveau-Brunswick, et ceux de la baie de Plaisance et de Jackson's Arm-Harbour Deep, à Terre-Neuve. Le tableau 5-11 indique les subventions pour l'acquisition de services de traversier appartenant à des transporteurs privés. Le tableau 5-12 indique les subventions par mille-capacité nautique auto-équivalent offert pour les trois plus importants exploitants privés.

Tableau 5-11: Subventions versées pour l'acquisition de services de traversier appartenant à des transporteurs privés

Service	Budget des dépenses 1986-1987			Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985	Réel 1983-1984
	Frais admissibles	Recettes	Subventions	Niveaux des subventions fédérales			
	(en milliers de dollars)			(Pourcentages des frais admissibles)			
Transporteurs privés							
Jackson's Arm/Harbour Deep (T.-N.) (Sail Labrador Ltd.)	306	11	**295**	96	96	-	-
Wood Islands (Î.-P.-É.)/ Caribou (N.-É.) (Northumberland Ferries Ltd.)	10 125	3 975	**6 150**	61	61	64	65
Sainte-Barbe (T.-N.)/ Blanc-Sablon (Québec) (Northern Cruiser Ltd.)	1 796	556	**1 240**	69	73	74	55
Souris (Î.-P.-É.)/ Cap-aux-Meules, (Québec) (C.T.M.A.)	4 355	2 330	**2 025**	46	47	50	51
Black's Harbour (N.-B.)/ North Head (N.-B.) (Coastal Transport Ltd.)	989	730	**259**	26	27	30	31
Argentia, Petite Forte, South East Bight et Little Paradise dans la baie de Placentia (Puddister Trading Co. Ltd.)	569	28	**541**	95	96	96	96
Totaux	18 140	7 630	**10 510**	-	-	-	-

Tableau 5-12: Subventions par mille-capacité nautique auto-équivalent offert en dollars de 1983.



Nota: Le mille-capacité nautique auto-équivalent est la capacité maximum du navire en unités auto-équivalentes multipliée par le nombre de trajets du navire multiplié par le nombre de milles nautiques parcouru.

Services de traversier et de cabotage - Paiements à CN Marine Inc.: Depuis le 1er janvier 1979, CN Marine Inc. offre des services de traversier et de cabotage en vertu de marchés d'exploitation passés avec Transports Canada. Ce dernier a également conclu des marchés pour le transport de wagons par CN Marine Inc. entre le continent et l'Île-du Prince-Édouard et Terre-Neuve. Ces marchés sont négociés de nouveau chaque année, sous réserve des conditions et modalités de l'accord tripartite conclu entre Transports Canada, le CN et CN Marine Inc., qui a récemment fait l'objet d'un examen. De nouveaux navires seront acquis dans les limites du financement actuel, ils amélioreront l'efficacité des services ainsi que la capacité, et réduiront les frais d'exploitation.

Les marchés d'exploitation suivent l'année civile et correspondent ainsi à l'exercice financier des entreprises. Le tableau 5-13 indique la répartition des paiements prévus pour 1986-1987, par année civile.

Tableau 5-13: Répartition des paiements à CN Marine Inc. prévus pour 1986-1987, par année civile (en milliers de dollars)

Année civile 1986	
Paiements prévus	122 500
Moins le financement assuré à même les crédits des années précédentes	-
	122 500
Année civile 1987	
Provisions pour le premier trimestre	23 606
	146 106

Le tableau 5-14 indique la raison du niveau des paiements à CN Marine Inc. pour l'année civile 1985. Le tableau 5-15 donne les détails de ces paiements par service de traversier offert.

Tableau 5-14: Raison du niveau des paiements à CN Marine Inc. par année civile (en milliers de dollars)

	Prévu 1986	Prévu 1985	Réel 1984	Réel 1983
Dépenses de fonctionnement	**158 887**	163 721	161 959	150 641
Amortissement	**-**	12 515	12 443	11 602
Administration et autres postes non attribués	**18 765**	15 049	16 516	17 824
Dépenses totales	**177 652**	191 285	190 918	180 067
Allocation pour bénéfices	**-**	6 588	21 888	19 803
Frais admissibles (totaux)	**177 652**	197 873	212 806	199 870
Recettes provenant des usagers	**54 652**	51 418	46 402	43 982
Revenu en intérêts**	**500**	3 000	5 924	1 236
Paiements du gouvernement fédéral	**122 500**	143 455	160 480*	154 652*

* Comprend les paiements au programme d'aide à la main-d'oeuvre.
**2,9 millions en 1984 seulement.

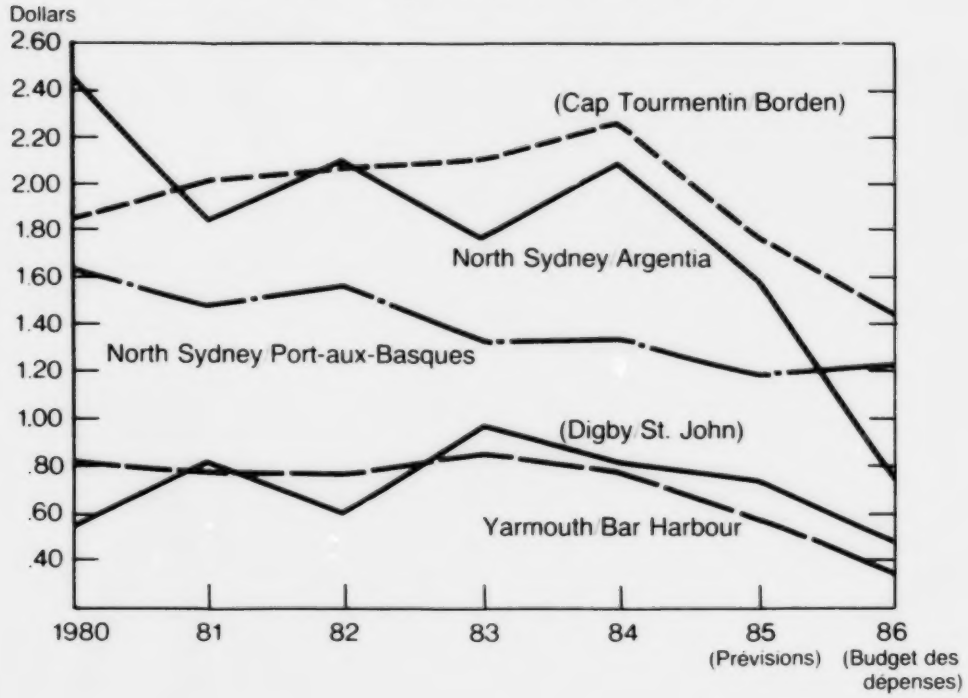
Le niveau de référence de 1986-1987 a été augmenté de 30,1 millions de dollars à cause de l'instauration d'un meilleur système de prélèvements le 1er janvier 1986, qui oblige CN Marine à puiser dans ses fonds excédentaires avant de toucher d'autres subventions. Il reflète en outre les autres économies prévues au cours des efforts de réduction des dépenses de 1984, c'est-à-dire un montant de 5,4 millions de dollars à cause de la restructuration des services de cabotage, et un montant de 13,3 millions par suite de l'achèvement de la rationalisation du Service du golfe.

Tableau 5-15: Paiements à CN Marine Inc. par service de traversier (année civile)

Service de traversier	Prévu 1986			Prévu 1986	Prévu 1985	Réel 1984	Réel 1983
	Frais admissibles	Recettes	Subventions	Niveaux des subventions fédérales			
	(en milliers de dollars)			(pourcentages des frais admissibles)			
North Sydney/ Port-aux-Basques*							
- Par eau	75 934	21 484	**54 450**	**72**	69	77	77
- Par chemin de fer				-	77	81	84
North Sydney/ Argentia	5 576	2 617	**2 959**	**53**	72	77	74
Service de cabotage de Terre-Neuve	34 549	3 306	**31 243**	**90**	90	92	93
Cap Tourmentin/ Borden*							
- Par eau	35 420	9 864	**25 556**	**72**	76	81	79
- Par chemin de fer				-	96	96	95
Digby/St. John	12 519	7 644	**4 875**	**39**	42	53	57
Yarmouth/Bar Harbor	12 654	9 237	**3 417**	**27**	26	52	50
Intérêts	500	500	-	-	-	-	-
Totaux	177 152	54 652	**122 500**	-	-	-	-

* En 1986, les marchés de transport par chemin de fer sont joints aux marchés de transport par eau.

Tableau 5-16: Subvention par mille-capacité nautique auto-équivalent offert (y compris une provision pour bénéfices relative à la période de 1980 à 1984)



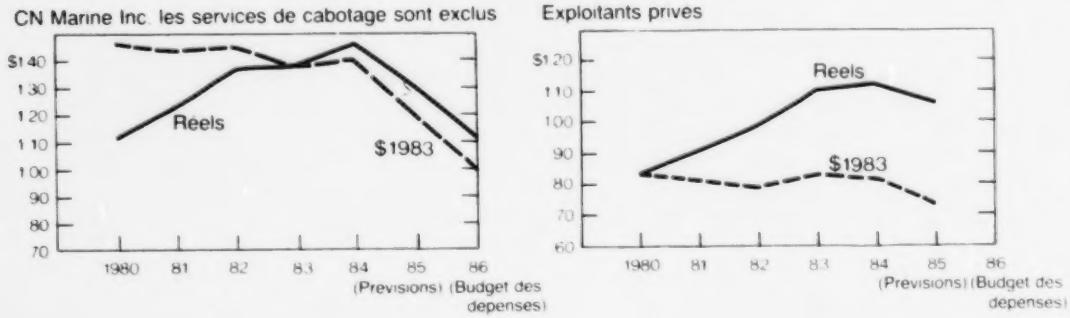
Nota: Le mille-capacité nautique auto-équivalent est la capacité maximum du navire en unités auto-équivalentes multipliée par le nombre de trajets du navire multiplié par le nombre de milles nautiques parcouru.

Achat du CN (non budgétaire): Un fonds de 164,8 millions de dollars a été établi pour financer l'acquisition d'immobilisations par CN Marine Inc. Le solde initial de ce fonds créé en vertu de l'Accord tripartite a été augmenté de 21,7 millions de dollars en 1983-1984. Sur ce total, un montant de 6,7 millions de dollars constitue une allocation au titre de l'inflation, qui se rapporte à des fonds non dépensés conformément au plan initial et, les 15 autres millions représentent une contribution du ministère de l'Expansion industrielle régionale en vue de la mise en service d'un navire nommé le Gulfspan. Aux termes de l'accord en question, le gouvernement du Canada achète des actions du CN qui, à son tour, doit utiliser les fonds qu'il reçoit ainsi pour acheter des actions de sa filiale, CN Marine Inc.

CN Marine a puisé 157,6 millions de dollars avant la fin de 1984-1985. Elle ne fera aucun autre prélèvement en vertu de ce programme, car elle est maintenant considérée comme une société de la Couronne autonome. Même si aucune décision définitive n'a été prise, il est probable que des fonds supplémentaires proviendront des crédits alloués.

Le tableau 5-17 montre la tendance en matière de subventions d'exploitation moyennes pour tous les services de traversier.

Tableau 5-17: Subvention par mille-capacité nautique auto-équivalent offert



Nota: Le mille-capacité nautique auto-équivalent est la capacité maximum du navire en unités auto-équivalentes multipliée par le nombre de trajets du navire multiplié par le nombre de milles nautiques parcouru.

Transport ferroviaire du fret:

Appui accordé au transport des grains: Les deux principales initiatives visant à assurer le transport satisfaisant des grains sont le Programme de remise en état d'embranchements ferroviaires et la fourniture de wagons-trémies à grain.

Remise en état d'embranchements ferroviaires: Ce programme assure la remise en état et l'amélioration d'embranchements des Prairies pour leur permettre de répondre aux normes relatives aux wagons à grain modernes. Au 31 mars 1986, on aura dépensé 725 millions de dollars pour des travaux tels que l'élargissement de remblais et le drainage, le ballastage et le remplacement de traverses, la pose de rails, la réparation de ponts et l'asphaltage de leur tablier.

Des études ont indiqué que la remise en état d'embranchements a entraîné des augmentations importantes de la capacité de ces derniers, réduit les fermetures de lignes à cause de facteurs météorologiques, et contribué à diminuer la durée de rotation des wagons.

Fourniture de wagons-trémies: Au cours de la période de treize ans qui se terminera en 1985-1986, le gouvernement fédéral aura acquis 15 120 wagons destinés au transport des grains, y compris 2 000 wagons loués pour 25 ans au coût annuel estimatif de 17,2 millions de dollars.

Dans l'ensemble, la remise en état d'embranchements ferroviaires et l'achat de wagons-trémies ont contribué à accroître la capacité du réseau de transport et de manutention des grains.

Conteneurisation relative au chemin de fer de Terre-Neuve: Ce programme quinquennal visant à mettre dans des conteneurs, plutôt que dans des wagons classiques comme auparavant, toutes les marchandises acheminées par le chemin de fer de Terre-Neuve, a été prorogé d'un an, soit jusqu'au 31 mars 1986. Une évaluation préliminaire a montré que l'efficacité, la productivité et le niveau de service du chemin de fer se sont accrus, et que celui-ci a augmenté sa part du marché, qui est passée de 24 à 38 % après la mise en vigueur du programme en question.

Tableau 5-18: Tableau financier relatif aux programmes ayant trait au chemin de fer de Terre-Neuve (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	%	$	%	$	%
Programme de conteneurisation	-	-	3 000	70	8 263	85
Programme d'aide à la main-d'oeuvre	647	100	1 280	30	1 446	15
	647	100	4 280	100	9 709	100

Transport ferroviaire des voyageurs

VIA Rail: Le tableau 5-19 constitue un état récapitulatif de l'appui financier que le gouvernement a fourni à VIA Rail depuis que celle-ci a commencé à exercer son activité en 1979. Comme VIA Rail suit l'année civile, les marchés que le gouvernement passe avec elle pour la prestation des services ferroviaires voyageurs sont eux aussi établis en fonction de l'année civile. Le tableau 5-20 montre la répartition des paiements prévus pour VIA Rail en 1986-1987, par année civile. En 1986-1987, les niveaux de référence de VIA seront réduits à 500 millions de dollars. Cette réduction sera effectuée grâce à une diminution des frais imposés à la Société par les chemins de fer, ainsi qu'à l'amélioration de l'efficacité et de la productivité de cette dernière par suite d'initiatives comme le transfert d'activités d'entretien auparavant confiées au CN, et l'instauration de nouvelles méthodes d'entretien. Les recettes augmenteront grâce à une politique plus dynamique et innovatrice en matière de tarification et de commercialisation, à de meilleurs services à la clientèle à bord des trains, et à un plus grand respect des horaires.

Tableau 5-19: Résumé des besoins en capital et des besoins de fonctionnement de VIA Rail (en milliers de dollars)

	1986-1987*	1985-1986*	1984-1985	1983-1984	1982-1983	1981-1982	1980-1981
Fonctionnement	**358 100**	365 500	472 200	445 541	461 490	446 308	331 000
Biens-fonds, installations et matériel	**132 300**	229 500	55 015	158 207	130 782	89 111	117 500
Aide à la main d'oeuvre à VIA au CN et à CP Rail	**9 600**	5 000	10 300	7 365	11 664	5 198	3 169
Totaux	**500 000**	600 000	537 515	611 113	603 936	540 617	451 669

* Reflète la reclassification dans la subvention d'exploitation hors caisse en subventions d'immobilisations.

Tableau 5-20: Répartition des paiements de 1986-1987 à VIA Rail, par année civile (en milliers de dollars)

	Services voyageurs	Bien fonds installations et équipement
Année civile 1986	356 400	139 400
Déduction faite du financement assuré à même les crédits de l'année dernière	82 200	39 400
Année civile 1987	274 200	100 000
Provisions pour le premier trimestre	83 900	32 300
	358 100	132 300

Exploitation des services ferroviaires voyageurs: Le principal objectif est de fournir un réseau efficace de services ferroviaires voyageurs au Canada. Une façon de mesurer le rendement est de suivre l'évolution de la subvention d'exploitation par kilomètre-voyageur payant, cette dernière étant mesurée en dollars constants et courants. La subvention moyenne en dollars constants figure dans le tableau 5-21, et la subvention par genre de service figure dans le tableau 5-22.

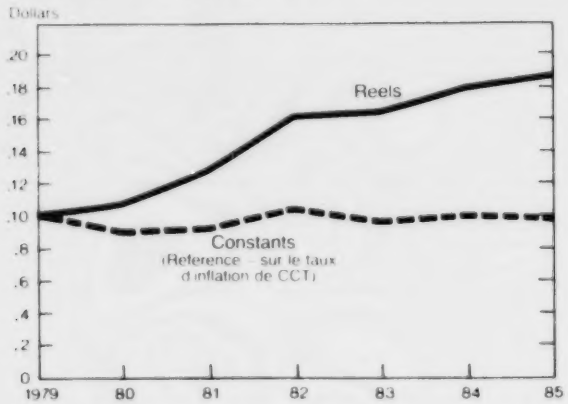
En novembre 1984, le ministre des Transports a créé le (GTSFV) Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs afin d'améliorer les services ferroviaires voyageurs au Canada. Le Groupe de travail a été invité à formuler des recommandations sur les questions suivantes:

- un réseau national de services ferroviaires voyageurs;
- un nouveau programme d'immobilisations pour les services ferroviaires voyageurs insistant sur de nouveaux équipements;
- la structure administrative de VIA;
- les ententes sur les compensations et les coûts liant VIA et CN-CP:

En se basant sur les recommandations du GTSFV, le gouvernement a pris certaines mesures. En 1985, un certain nombre de services ont été rétablis. Ils se sont ajoutés au réseau national déterminé par le Groupe de travail sur les services ferroviaires voyageurs. 1986 sera par conséquent la première année d'exploitation complète des services suivants.

- Le Supercontinental (liaison Winnipeg - Edmonton - Vancouver)
- L'Atlantique (liaison Montréal - Halifax via Sherbrooke et Saint-Jean (N.-B.)
- Le Canadien (liaison Montréal - Ottawa - Sudbury)
- La liaison Montréal - Sherbrooke
- La liaison Toronto - Peterborough - Havelock
- La liaison Mont-Joli - Québec

Tableau 5-21: Subvention de fonctionnement moyenne par kilomètre-voyageur payant*



* L'expression "kilomètre-voyageur payant" signifie "le déplacement d'un voyageur payant sur la distance d'un kilomètre".

Tableau 5-22: Subvention de fonctionnement par genre de service

	Budget des dépenses 1986			Budget 1986
	*Frais	Recettes	Subvention	
	(en millions de dollars)			(Pourcentage de la subvention)
Genres de service:				
Long trajet	325,4	89,4	**236,1**	55
Corridor	240,2	119,1	**121,1**	28
Local-régional	79,6	18,0	**61,5**	14
Régions éloignées	16,5	1,9	**14,6**	3
Totaux	661,7	228,4	**433,3**	100

* Les montants comprennent les frais d'amortissement et une réduction (qui n'a pas encore été déterminée) de 2,4 millions des dépenses ordonnées par le gouvernement.

Acquisition et rénovation d'installations et de matériel: Le programme d'immobilisations de VIA a été remanié pour accorder la priorité au nouveau matériel roulant destiné aux longs trajets. Vingt locomotives ont été commandées et 10 autres feront l'objet d'un appel d'offres en 1986, ce qui entraînera une dépense estimative de 83 millions de dollars. Des négociations sont en cours au sujet de l'achat de 100 à 150 nouvelles voitures. Le retour à l'atelier, c'est-à-dire la rénovation permanente du parc de voitures actuel, continuera d'être un poste important jusqu'à ce que le programme de remplacement du matériel soit terminé. La construction d'une installation d'entretien moderne de VIA Rail se poursuit à Montréal, au coût estimatif de 130 millions de dollars. Il est probable que celle-ci, de concert avec le nouveau centre d'entretien de Toronto, réduira sensiblement les frais d'exploitation.

Le programme de VIA relatif aux gares ou stations consiste à en acquérir et à en remettre en état. En 1986, l'initiative principale sera l'acquisition de grandes gares comme celles de Toronto, de Montréal et de Québec, où VIA peut se charger de la gestion et du contrôle des services offerts aux voyageurs.

Aide à la main-d'oeuvre: Les paiements d'aide à la main-d'oeuvre sont effectués en vertu de règlements établis par le gouverneur en conseil en octobre 1977, qui permettent au gouvernement de payer une partie déterminée des frais occasionnées par les prestations versées aux employés. Le solde est assumé par les chemins de fer. En 1986-1987, environ 9,6 millions de dollars seront alloués à des employés réinstallés du CN, du CP et de VIA en guise de prestations de préretraite, de remboursement des frais de réinstallation, et des frais de formation en vue d'un nouvel emploi, de prestations de mise en disponibilité et d'autres avantages semblables.

Services de trains de banlieue de Montréal: Le total de la subvention relative à cette partie du Programme des transports de banlieue de Montréal est de 40 millions de dollars, dont 6 millions de dollars seront versés en 1986-1987, et 28,6 millions de dollars pendant les années subséquentes. Cette subvention vise à accroître la fréquence des arrivées et des départs de trains de banlieue, à augmenter la clientèle et à réduire les tarifs.

Direction et administration

Pensions supplémentaires - Employés de Terre-Neuve: La gestion et l'exploitation des services de chemin de fer et de navigation de Terre-Neuve, ainsi que d'une partie des services de télécommunications publics de cette province, ont été confiées à la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada le 1er avril 1949. Les employés mutés ont été assujettis au Régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, auquel le gouvernement de Terre-Neuve contribue financièrement dans les limites des obligations que lui imposait l'ancien régime de pensions de Terre-Neuve au titre des services antérieurs à la Confédération. Les contributions des Chemins de fer nationaux du Canada visent la période de services des employés après le 1er avril 1949, conformément à la réglementation actuelle des pensions. Depuis 1954-1955, le gouvernement fédéral supporte les frais qui n'étaient pas exigibles des deux autres parties.

Les frais que le gouvernement fédéral devra assumer en 1986-1987 sont estimés à environ 2,0 millions de dollars. Après 1983, tant le nombre des pensionnés touchés par le régime que les frais du gouvernement augmenteront d'environ 10 % par année. En effet, comme le nombre d'adhérents au régime n'augmentera pas, le nombre de cotisants diminuera.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard: Cette caisse a été établie le 1er avril 1907 en vertu de la loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard, et elle visait à fournir des prestations de retraite ou d'invalidité aux employés. A partir d'août 1929, elle n'accepta plus aucun nouvel adhérent. Depuis 1921, on ajoute chaque année un poste au Budget des dépenses pour augmenter la pension minimum. Afin d'améliorer la situation financière du CN et de réduire le besoin manifeste d'une refonte de capital, le Cabinet a approuvé en 1967 la prise en charge du déficit de la Caisse de prévoyance par le gouvernement fédéral. Ce déficit est estimé à 2,0 millions de dollars pour 1986-1987.

Pont Victoria: Le 1er juin 1962, le gouvernement fédéral a aboli les péages sur le pont Victoria, à Montréal. Le 31 janvier 1963, le ministre des Transports a conclu avec le CN un accord par lequel il s'engageait à le dédommager annuellement de la perte des revenus nets provenant des péages, et à le rembourser de ses frais annuels d'entretien et de réparation de la partie routière du pont. Le tableau 5-23 indique les montants estimatifs des frais d'entretien et des recettes non réalisées.

Tableau 5-23: Paiements au CN pour l'entretien du pont Victoria et en compensation des recettes non réalisées (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	%	$	%	$	%
Recettes non réalisées	640	25	640	26	640	25
Frais d'entretien	1 960	75	1 860	74	1 946	75
	2 600	100	2 500	100	2 586	100

D.2 Planification, recherche et développement

Objectifs

Élaborer et promouvoir des plans de systèmes et des stratégies pour assurer le développement efficient, sécuritaire et graduel, du point de vue technologique, du réseau de transport multimodal au Canada, afin qu'il contribue à l'atteinte des objectifs nationaux et réponde aux exigences législatives et de politiques comme celles qui sont énoncées dans la Loi nationale sur les transports.

Le Ministère poursuivra en 1986-1987 les grands projets suivants dans le cadre de cette fonction:

- **planification:** de l'établissement de prescriptions relatives à la révision de la Loi nationale sur les transports que le Parlement devra étudier, de l'élaboration de méthodes de contrôle et d'évaluation de la mise en oeuvre de réformes de la réglementation économique, de la participation du Ministère aux négociations sur le libre échange entre le Canada et les Etats-Unis, de l'examen des besoins du Ministère en matière de production, d'analyse et de prévisions de données sur l'économie et le transport, de la détermination des questions stratégiques et de la préparation du document annuel sur les priorités du Ministère;

- **domaine maritime:** études et essais en laboratoire et sur le terrain de nouvelles technologies liées à l'activité du transport maritime, pour la mise au point de meilleurs systèmes de gestion du trafic maritime, y compris de détection des glaces, ainsi que pour la conception des brise-glace requis pour la côte est et l'Arctique, au coût de 2,1 millions de dollars;

- **chemins de fer:** extension du programme de recherche et de développement en matière de transport ferroviaire de marchandises à des techniques prometteuses, pour améliorer la productivité du réseau de chemins de fer canadien, au coût de 1,5 million de dollars;

- **énergie:** dans le cadre du programme de recherche et de développement en matière d'énergie décrit dans les présentations d'Énergie, Mines et Ressources, des études et essais destinés à améliorer le rendement énergétique et favoriser la commercialisation de nouveaux combustibles pour les transports, au coût de 6,1 millions de dollars;

- **handicapés:** projets de développement et de démonstration dont le coût se chiffre à 700 000 $;

- **aéronautique:** aides à la navigation et méthodes d'essai pour accroître la sécurité dont le coût se chiffre à 1,5 million de dollars.

État récapitulatif des ressources

Environ 2 % du total des dépenses brutes de 1986-1987 et 3 % du total des années-personnes affectées à l'exploitation au sein du Programme sont consacrés à cette fonction.

Tableau 5-24: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Planification stratégique	3 018	32	4 325	34	4 628	47
Recherche dans le secteur du transport	16 295	64	17 827	67	19 038	70
	19 313	96	22 152	101	23 666	117

Environ 31 % des fonds affectés à la recherche et au développement dans le secteur du transport sont consacrés à l'énergie.

Tableau 5-25: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	%	$	%	$	%
Fonctionnement						
Personnel	5 313	28	5 531	25	5 441	23
Services professionnels et spéciaux	11 484	59	13 686	62	15 610	66
Autres	842	4	776	4	729	3
Capital	81	1	99	-	92	-
Subventions et contributions	1 593	8	2 060	9	1 794	8
	19 313	100	22 152	100	23 666	100

Les dépenses au titre des services professionnels et spéciaux (tableau 5-25) sont consacrées aux contrats de recherche et de développement.

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: En comparant les résultats de l'année financière 1984-1985 avec le plan, il est permis de constater que les écarts sont minimes sauf pour des retards dans la mise en oeuvre de projets de recherche et de développement ainsi que le rétablissement des subventions et contributions pour l'aide à la recherche en matière de transport.

Tableau 5-26: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Planification stratégique	4 628	47	5 590	75	(962)	(28)
Recherche dans le secteur du transport	19 038	70	19 246	56	(208)	14
	23 666	117	24 836	131	(1 170)	(14)

Description et justification des ressources

La planification stratégique comprend les activités des Études et Prévisions économiques reliées au domaine du transport, de la Planification d'ensemble et des Études des politiques. Ces activités se font dans une perspective globale de façon à assurer la compatibilité des prévisions et des bases de données, l'uniformité des politiques et des plans ministériels, la participation appropriée à l'établissement des priorités et objectifs du gouvernement et une réponse appropriée à ces derniers.

Les Études et prévisions économiques ont pour principale mission:

- d'entreprendre des analyses économiques touchant le transport en ce qui concerne l'utilisation des ressources humaines, la productivité, les politiques sur le transport des passagers et des marchandises, la demande future, les coûts et recettes, les besoins en capital et l'utilisation et l'efficacité de l'énergie;
- d'établir des prévisions économiques reliées au domaine du transport, afin de participer à l'établissement de modèles auquel les autres groupes procèdent pour l'analyse de politiques;
- d'établir des modèles de prévision et de simulation sur le transport multimodal des passagers et des marchandises pour l'analyse et la formulation de politiques;
- d'élaborer des modèles de la demande d'énergie dans le transport et recueillir des données pertinentes pour l'analyse et la formulation de politiques.

La Planification du Ministère a pour principale mission:

- de planifier et d'organiser des réunions de planification des cadres supérieurs pour déterminer les questions de stratégie et les priorités ministérielles;
- de confier ces questions à des unités d'étude au sein du Ministère;
- d'offrir des réponses à ces questions en présentant de nouvelles solutions ou en redéfinissant les orientations stratégiques;
- de superviser et d'examiner l'avancement de la mise en oeuvre des stratégies choisies et approuvées par la direction.

Les Études des politiques ont pour principale mission:

- d'entreprendre toute une gamme d'analyses des politiques touchant le transport en ce qui concerne l'utilisation des ressources humaines, la productivité, les politiques sur le transport des passagers et des marchandises, la demande future dans ce domaine, le rendement coût et revenu, les besoins en capital et l'utilisation et l'efficacité de l'énergie;
- d'examiner et de recommander des objectifs, principes et politiques à long terme en matière de transport;
- de recommander des politiques en matière de réglementation, d'établissement des prix et de récupération des frais;
- de déterminer et d'évaluer les tendances générales et les problèmes du transport multimodal;
- d'entreprendre des analyses sur les grands éléments des systèmes de transport nationaux et régionaux.

La Direction générale de la recherche et du développement effectue des travaux de recherche dans le secteur des transports.

Les Services de recherche et de développement ont pour principale mission:

- de surveiller et d'exercer une influence sur l'élaboration des politiques touchant la technologie du transport du Canada;
- de planifier les activités de recherche et de développement dans le secteur du transport, d'en établir les programmes, d'en assurer la mise en oeuvre, d'en gérer et d'en évaluer les travaux;
- d'entreprendre des projets conjoints de recherche avec les provinces en vertu des ententes auxiliaires aux EDER sur le transport;
- de formuler et de recommander les stratégies et plans nécessaires pour permettre à l'ensemble du système de transport de s'adapter aux changements prévus dans le secteur de l'énergie;
- de coordonner les travaux de recherche et de développement avec le Conseil national de recherches, les secteurs privé et universitaire et avec les organismes internationaux.

Les activités de recherche et de développement en matière d'énergie sont bien intégrées à celles des autres ministères par l'entremise du comité interministériel. Ces travaux continuent de fournir un apport technique essentiel à l'élaboration des politiques, de la réglementation et des programmes en vue d'accroître le rendement énergétique de tous les modes de transport, de faire adopter de nouveaux combustibles de rechange dans les transports et de permettre le transport sûr, efficace et en temps utile des ressources off-shore. Comme en 1985-1986, on insistera davantage sur:

- les normes d'économie de carburant des automobiles;
- l'introduction du propane, du gas naturel comprimé et de l'alcool pour les moteurs d'automobiles;
- la mise au point rapide d'un système de navigation pour la côte est et l'Arctique;
- la commercialisation des résultats de la recherche et du développement.

Des dépenses totales au titre de l'énergie, 92 % sont consacrées aux projets de recherche et de développement et 8 % aux dépenses liées au personnel de gestion des projets.

D.3 Administration et services communs

Objectifs

Veiller à l'acquisition, à la bonne garde, au contrôle et à l'aliénation des ressources financières, humaines et matérielles requises pour atteindre les objectifs du Ministère et pour aider le Ministère à gérer ses programmes de façon efficace et efficiente.

Les principales initiatives de 1986-1987 sont:

- poursuivre la mise au point des systèmes financiers intégrés;
- terminer la mise au point du système de gestion du matériel (SGMTC) et la mise en oeuvre de la phase I de ce système ainsi qu'achever la mise au point et la mise en oeuvre du système de gestion du parc automobile (SIGPA);
- poursuivre la mise en oeuvre du système d'information sur la gestion du personnel et du système automatisé de paye et de congés;
- poursuivre la mise au point et l'application du Système de gestion des ressources humaines au sein de Transports Canada;
- exploiter et tenir à jour le Réseau informatique décentralisé (RID) à l'appui des besoins en matière d'automatisation à un coût périodique de 8,1 millions de dollars;
- mettre en oeuvre les plans annuels approuvés d'évaluation des programmes et de vérification interne de façon à améliorer le contrôle de gestion des activités des programmes et à assurer une utilisation plus efficace des ressources du Ministère;
- prêter son concours à la fonction de mise au défi de toutes les propositions de politiques et de programmes entraînant la dépense de ressources;
- après avoir évalué ces propositions, donner avis et conseils aux intéressés et surveiller l'incidence de pareilles propositions sur les crédits parlementaires de Transports Canada.

État récapitulatif des ressources

Cette fonction représente environ 10 % du total des dépenses brutes de 1986-1987 et 72 % du total des années-personnes affectées aux activités du Ministère.

Tableau 5-27: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Affaires publiques	4 072	65	4 012	71	4 218	74
Soutien juridique et dossiers de l'immobilier	1 087	34	1 026	34	1 004	33
Services financiers	20 975	469	22 474	532	22 353	550
Services administratifs	17 353	439	16 904	437	16 885	437
Services du matériel et des marchés	11 588	295	12 173	306	12 402	308
Services informatiques[1]	6 900	129	12 337	159	14 954	153
Systèmes de gestion	3 469	52	2 972	51	3 044	56
Services du personnel	28 440	691	27 362	676	25 761	657
Revue	7 846	94	7 539	102	6 867	96
Fonds renouvelable des magasins[2]	2 600	-	3 600	-	960	-
	104 330	2 268	110 399	2 368	108 448	2 364
Recettes	(3 090)	-	(3 959)	-	(3 274)	-
	101 240	2 268	106 440	2 368	105 174	2 364

1 Les niveaux de dépenses indiqués pour 1986-1987 reflètent les dépenses nettes, une fois déduites respectivement les économies de 6,2 $ millions qu'on prévoit réaliser à l'échelle du Ministère grâce à la mise en place du réseau informatique.

2 Comprend des déboursés de 26 millions de dollars et des recettes de 23,4 millions de dollars. Voir page 6-57, section III pour plus de détails.

Les recettes proviennent de la prestation des services de traitement électronique des données assurée par la Direction des communications et de l'informatique. Cette Direction assure aux programmes d'exploitation un service de traitement des données dont le coût est partiellement récupérable.

Tableau 5-28: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	%	$	%	$	%
Fonctionnement						
Personnel	82 540	82	83 433	78	79 969	76
Services professionnels et spéciaux	8 245	8	7 411	7	7 950	7
Autres	10 824	11	15 429	15	14 620	14
Capital	101	-	506	1	4 926	5
Subventions	20	-	20	-	23	-
Recettes	(3 090)	(3)	(3 959)	(4)	(3 274)	(3)
Fonds renouvelable des magasins	2 600	2	3 600	3	960	1
	101 240	100	106 440	100	105 174	100

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: Les résultats de l'année financière 1984-1985 diffèrent du plan de dépenses de cette dernière par suite de retards dans le développement de systèmes financiers (1,2 million), de la mise en oeuvre du Plan d'évaluation des programmes (1,1 million), de la mise en oeuvre accélérée du système de gestion du matériel (400 000 $), de coûts accrus au titre des ordinateurs compensés par des économies dans d'autres secteurs (2,2 millions), d'une augmentation des prélèvements pour le Fonds renouvelable des magasins (400 000 $), et le report d'installations pour le traitement électronique des données (TED) (1,3 million).

Tableau 5-29: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Affaires publiques	4 218	74	4 068	68	150	6
Soutien juridique et dossiers de l'immobilier	1 004	33	1 005	34	(1)	(1)
Services financiers	22 353	550	22 257	554	96	(4)
Services administratifs	16 885	437	16 551	436	334	1
Services du matériel et des marchés	12 402	308	11 501	308	901	-
Services informatiques	14 954	153	11 705	153	3 249	-
Systèmes de gestion	3 044	56	3 417	58	(373)	(2)
Services du personnel	25 761	657	25 759	662	2	(5)
Revue	6 867	96	5 873	98	994	(2)
Fonds renouvelable des magasins	960	-	600	-	360	-
	108 448	2 364	102 736	2 371	5 712	(7)
Recettes	(3 274)	-	(3 090)	-	(184)	-
	105 174	2 364	99 646	2 371	5 528	(7)

Description et justification des ressources

Cette activité comprend la gestion des documents et des formules, l'acheminement du courrier, la gestion des locaux, des publications, des services de bibliothèque, le traitement électronique des données et la conception des systèmes, la vérification, l'amélioration de la gestion, la gestion du matériel et les marchés, les finances, les services juridiques, le personnel, de même que l'évaluation des programmes et la vérification interne.

Transports Canada possède approximativement 1 milliard de dollars de biens matériels d'usage courant, à l'exclusion des biens immobiliers, si l'on se fonde sur le prix d'achat initial. La nécessité de tenir des stocks de pièces de rechange pour cet équipement et de répondre aux autres besoins en matériel a entraîné la création du Fonds renouvelable des magasins de Transports Canada (voir tableau 6-22, page 6-57).

En 1983-1984, le niveau d'autorisation pour ce fonds renouvelable a été porté à 43,7 millions de dollars afin de permettre le financement de niveaux plus élevés d'inventaires requis pour soutenir les programmes de fonctionnement ministériels. Le prélèvement prévu pour 1986-1987 est de 2,6 millions de dollars, ce qui permettra de ne pas dépasser le niveau maximum de fonds autorisés. Le coût réel des achats, à l'exclusion des frais généraux, est récupéré auprès des utilisateurs.

En 1985-1986, le Système de gestion du matériel (SGM) sera entièrement mis au point et, pour la première fois, il sera possible de gérer les stocks de tout le Ministère. Fondé sur quelque 200 000 articles individuels d'une valeur estimative de 60 à 70 millions de dollars, le SGMTC permettra de réaliser des économies de l'ordre de 6,6 millions de dollars sur les pièces de rechange critiques et sur celles qui doivent être gardées durant toute la durée de vie de l'équipement dont elles font partie et de quelques 2,1 millions de dollars par année sur l'élément actif des stocks, en 1986-1987. Le SGMTC assurera une meilleure visibilité des stocks et une utilisation plus efficace des ressources.

L'initiative visant à améliorer la gestion des ressources par le biais de l'automatisation se poursuit. On planifie aussi de nouvelles initiatives d'automatisation dans les Administrations, comme le Système de compte rendu d'inspection des navires, le Système de gestion de l'entretien des aéroports, la banque de données sur les aéronefs civils et sur les marchandises dangereuses.

D.4 Formation en transports

Objectifs

Assurer la formation d'une main-d'oeuvre professionnelle, technique et de gestion compétente pour répondre aux besoins opérationnels du système national de transport.

Les objectifs particuliers sont:

- de donner 5 616 jours de formation en contrôle de la circulation aérienne pour répondre aux besoins des services de circulation aérienne;
- dans le domaine des télécommunications et de l'électronique, assurer la formation nécessaire liée à l'acquisition d'équipement nouveau et de nouvelles techniques et à la demande de cours dans les deux langues officielles, et assurer la formation des officiers de navire diplômés;
- pour répondre aux besoins de la Garde côtière canadienne (67 prévus en 1986).

État récapitulatif des ressources

Environ 4 % du total des dépenses brutes et 13 % du total des années-personnes affectées à l'exploitation au sein du Programme sont affectés à la fonction de formation en transports.

Tableau 5-30: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Directeur général - Formation	466	6	1 535	17	583	6
Formation - coordination et contrôle	1 260	20	1 561	24	1 348	44
Priorités et systèmes de formation	420	9	425	9	326	6
Institut de formation de Transports Canada - Cornwall (Ontario)	21 620	277	19 887	275	19 227	282
Collège de la Garde côtière canadienne - Sydney (N.-E.)	13 307	94	16 759	95	14 965	96
	37 073	406	40 167	420	36 449	434
Recettes	(2 737)	-	(2 737)	-	(2 602)	-
	34 336	406	37 430	420	33 847	434

Les recettes réalisées au titre de cette fonction proviennent du recouvrement des frais pour les cours de perfectionnement des cadres offerts par le Centre de formation en gestion, des frais d'hébergement et de repas des participants aux cours de l'Institut de formation de Transports Canada et de la location des installations de la Fonction publique au Collège de la Garde côtière. L'Institut de formation de Transports Canada offre des cours de formation aux autres ministères du gouvernement fédéral et aux ressortissants étrangers auprès desquels il récupère directement ses frais.

Tableau 5-31: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1984-1985	
	$	%	$	%	$	%
Fonctionnement						
Personnel	18 115	53	17 954	48	17 573	51
Services professionnels et spéciaux	5 239	15	4 767	12	4 989	15
Autres	5 888	17	5 897	16	4 868	15
Capital	7 831	23	11 549	31	9 219	27
Recettes	(2 737)	(8)	(2 737)	(7)	(2 602)	(8)
	34 336	100	37 430	100	33 847	100

Rendement financier antérieur

Rendement financier de 1984-1985: Les dépenses réelles de l'année 1984-1985 diffèrent du plan de dépenses de cette dernière en raison de retards dans le programme d'immobilisations, et notamment en ce qui concerne la construction d'un hangar à bateaux et d'un atelier d'usinage (4,9 millions), l'expansion du collège de la Garde côtière (0,6 million), et d'un projet d'équipement électronique (2,5 millions), l'achèvement des installations de conditionnement physique reportée des années antérieures (1,1 million), et d'un niveau d'inscription à l'Institut de formation qui a été inférieur aux prévisions et qui a réduit le coût des services offerts sur le terrain de l'Institut (1,1 million).

Tableau 5-32: Rendement financier de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Directeur général - Formation	583	6	185	3	398	3
Formation - coordination et contrôle	1 348	44	1 177	24	171	20
Priorités et systèmes de formation	326	6	281	6	45	-
Institut de formation de Transports Canada - Cornwall (Ontario)	19 227	282	23 158	281	(3 931)	1
Collège de la Garde côtière canadienne - Sydney (N.-É.)	14 965	96	18 980	96	(4 015)	-
	36 449	434	43 781	410	(7 332)	24
Recettes	(2 602)	-	(2 737)	-	135	-
	33 847	434	41 044	410	(7 197)	24

Description et justification des ressources

L'Institut de formation de Transports Canada (IFTC), à Cornwall, en Ontario, offre toute une gamme de cours de formation de base et de technologie avancée de durées diverses à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, des techniciens et ingénieurs en électronique, du personnel maritime, des techniciens en météorologie et des spécialistes de l'information de vol. Il offre également des cours en technique de formation pour le personnel enseignant et en gestion des transports pour les cadres supérieurs et moyens. Les installations de Cornwall sont un centre important qu'utilisent les ministères et autres organismes gouvernementaux. L'IFTC a offert 114 000 jours de formation en 1983-1984, 102 000 en 1984-1985 et en prévoit 112 000 en 1985-1986 et 118 000 en 1986-1987.

Tant les hommes que les femmes reçoivent leur formation d'officier au Collège de la Garde côtière canadienne de Sydney (Nouvelle-Écosse). Des cours sont offerts à chaque élève-officier, en français ou en anglais, dans l'une des deux disciplines suivantes: la navigation et la mécanique maritime. Après trois ans de formation, incluant le service en mer, les élèves deviennent soit officiers de pont, soit officiers de mécanique de la Flotte. Le Collège a offert 35 000 jours de formation en 1984-1985. En 1985-1986 il en a offert aussi 35 000 et en prévoit 36 000 en 1986-1987.

La majeure partie des ressources de cette fonction sont consacrées aux traitements et salaires (tableau 5-31). Les dépenses en capital sont engagées pour l'achat d'équipement de formation et la construction d'installations au Collège de la Garde côtière canadienne.

Dans le secteur de la formation en télécommunications et en électronique, le centre de l'IFTC est utilisé à pleine capacité. Les demandes de formation vont croissant en raison de la mise au point de nouveaux systèmes et en raison du besoin de jours de formation additionnels. Au cours de 1982-1983, environ 35 % de la demande des clients n'a pu être satisfaite. Cet écart est tombé à 20-25 % en 1983-1984 et 1984-1985. Bien que des améliorations internes aient été apportées afin d'offrir des cours et des jours de formation additionnels sans accroître les ressources utilisées, l'on s'attend à ce qu'environ 30 % de la demande de la clientèle ne puisse être satisfaite au cours de l'année 1985-1986.

En ce qui concerne la formation des superviseurs et des gestionnaires, l'objectif est de former 700 superviseurs et 350 cadres intermédiaires annuellement.

Le projet d'agrandissement du Collège de la GC, d'une valeur de 17,2 millions de dollars, a pour but de répondre à la demande future de la Garde côtière canadienne. Il englobe la construction d'un nouveau bloc résidentiel contenant 238 chambres privées, la modification de la structure du bloc d'enseignement pour y ajouter des locaux administratifs et l'achat de nouveaux meubles.

Les projets de construction d'un atelier d'usinage et d'un hangar à bateaux au Collège de la Garde côtière entre 1983 et 1988 représentent ensemble un coût estimatif total de 9,9 millions de dollars.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Le tableau 6-1 présente les dépenses nettes du programme de Transports Canada par article courant. Ces chiffres comprennent les dépenses et recettes du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes et besoins nets du fonds renouvelable des magasins. Sont exclues les dépenses non budgétaires, sommes versées aux sociétés de la Couronne sous forme de prêts et d'avances. Les ventilations qui reflètent plus particulièrement la nature opérationnelle de certains programmes figurent dans les analyses par activité.

Tableau 6-1: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Personnel			
Traitements et salaires	776 998	767 106	722 595
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	102 250	104 473	104 828
Autres dépenses en personnel	36 624	30 468	35 564
	915 872	902 047	862 987
Biens et services			
Transports et communications	96 553	93 863	87 923
Information	8 658	8 355	10 861
Services professionnels et spéciaux	202 220	192 141	185 326
Locations	14 643	14 991	15 177
Achat de services de réparation et d'entretien	98 723	92 255	83 720
Services publics, fournitures et approvisionnements	162 608	160 654	154 728
Paiements aux sociétés de la Couronne	666 645	781 113	746 607
Toutes autres dépenses*	57 305	129 968	219 458
	1 307 355	1 473 340	1 503 800
Total des dépenses de fonctionnement	2 223 227	2 375 387	2 366 787
Capital			
Construction et acquisition de terrains, bâtiments et ouvrages	314 188	273 450	290 698
Construction et acquisition de machines et de matériel	609 173	498 696	499 442
Total des dépenses en capital	923 361	772 146	790 140
Paiements de transfert	283 002	343 714	444 387
Dépenses totales	3 429 590	3 491 247	3 601 314
Recettes à valoir sur le crédit	885 777	753 356	696 599
Total des dépenses nettes	2 543 813	2 737 891	2 904 715

* comprend l'engagement de réduction du déficit de 78 212 $ en 1986-1987.

2. Dépenses en personnel

Le tableau 6-2 présente une ventilation du nombre d'employés par activité et le tableau 6-3 illustre les années-personnes et les provisions pour le traitement moyen par catégorie.

Tableau 6-2: Besoins en années-personnes par activité

Activité	Budget des dépenses 1986-1987	Prévus 1985-1986	Réels 1984-1985
Transport maritime	6 213	6 293	6 326
Transports aériens	11 882	12 409	12 472
Transports de surface	222	254	239
Administration centrale	3 071*	3 266	3 263
	21 388	22 222	22 300

* comprend l'engagement de réduction du déficit de 62 A.-P. en 1986-1987.

Tableau 6-3: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

	Années-personnes autorisées 86-87	85-86	84-85	Échelle de traitement actuelle	Provision pour le traitement moyen 1986-1987
Gestion	**296**	292	284	50 350 - 96 300	65 016
Scientifique et professionnel					
Architecture et planification urbaine	**37**	37	41	18 610 - 76 130	43 870
Chimie	**7**	2	3	15 724 - 68 070	41 826
Économique, sociologie et statistique	**89**	83	93	14 570 - 65 080	51 150
Enseignement	**29**	34	30	13 609 - 68 070	45 352
Génie et arpentage	**632**	638	704	24 005 - 76 130	47 785
Bibliothéconomie	**12**	9	9	19 782 - 50 712	35 891
Science physique	**1**	1	0	15 840 - 68 070	41 360
Psychologie	**5**	5	5	24 293 - 56 575	45 380
Administration et service extérieur					
Services administratifs	**970**	1 059	1 009	13 912 - 57 987	38 390
Stagiaires en administration	**1**	0	0	14 310 - 28 360	22 344
Administration des systèmes informatiques	**106**	100	104	19 423 - 63 583	39 207
Administration financière	**205**	212	213	13 853 - 57 980	40 402
Services d'information	**51**	47	48	13 579 - 57 980	42 350
Organisation et méthodes	**37**	31	30	13 926 - 57 980	43 064
Gestion du personnel	**201**	214	223	13 330 - 59 510	39 550
Administration des programmes	**732**	778	801	13 912 - 57 987	41 506
Achat et approvisionnement	**109**	32	30	12 766 - 57 980	34 660

Tableau 6-3: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

	Années-personnes autorisées 86-87	85-86	84-85	Échelle de traitement actuelle	Provision pour le traitement moyen 1986-1987
Technique					
Opérations des aéronefs	**590**	520	549	34 323 - 63 173	50 199
Contrôle de la circulation aérienne	**2 814**	2 276	2 359	15 367 - 62 608	58 975
Dessin et illustrations	**140**	112	142	15 557 - 40 310	30 361
Soutien de l'enseignement	**3**	3	3	10 719 - 28 517	27 976
Électronique	**1 683**	1 697	1 742	17 118 - 53 509	38 412
Génie et soutien scientifique	**393**	427	488	14 041 - 50 866	36 458
Technique générale	**866**	823	876	12 635 - 55 682	33 782
Photographie	**2**	0	0	17 285 - 30 844	26 088
Opérations radio	**1 219**	1 228	1 225	14 411 - 43 863	30 334
Officiers de navires	**1 076**	1 087	1 090	21 357 - 51 531	28 450
Soutien des sciences sociales	**39**	27	30	12 635 - 57 764	33 152
Inspection technique	**508**	522	542	12 635 - 57 691	42 969
Soutien administratif					
Communications	**33**	0	0	15 364 - 31 824	24 334
Traitement des données	**56**	59	63	13 352 - 37 130	25 331
Commis aux écritures et aux règlements	**2 017**	2 127	2 098	12 932 - 31 743	22 060
Mécanographie	**18**	4	5	12 665 - 25 271	19 018
Secrétariat, sténographie, dactylographie	**777**	811	798	12 636 - 31 946	21 630
Exploitation					
Pompiers	**717**	728	724	21 147 - 37 036	30 164
Manoeuvres et hommes de métier	**2 597**	2 645	2 731	14 776 - 40 676	26 638
Services divers	**218**	178	175	13 253 - 39 988	23 306
Chauffage, force motrice et opération de machines fixes	**146**	121	126	18 242 - 35 598	24 260
Gardiens de phare	**400**	441	453	16 034 - 29 750	23 287
Équipages de navires	**1 824**	1 828	1 882	18 840 - 29 988	23 905
Autres	**362**	773	440	- -	-

Nota: Les colonnes des années-personnes présentent la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle actuelle des traitements illustre l'échelle de traitement de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1985. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

3. Dépenses en capital

Les dépenses prévues en capital de 923,4 millions de dollars en 1986-1987 représentent 36.3 % des dépenses totales nettes du Ministère. Le tableau 6-4 présente une ventilation des dépenses en capital par Activité.

Tableau 6-4: Ressources en capital par Activité (en milliers de dollars)

Activité	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985	Pour plus de détails voir page
Transport maritime	**347 446**	298 536	313 046	6-5
Transports aériens (y compris le fonds renouvelables des aéroports)	**565 051**	457 800	460 189	6-15
Transports de surface*	**2 210**	2 604	2 134	
Administration centrale	**8 654**	13 206	14 771	6-38
Total pour le Ministère	**923 361**	772 146	790 140	

*Aucun projet d'immobilisations égal ou supérieur à 250 000 $.

Le tableau 6-5 illustrait les dépenses prévues au titre des projets d'immobilisations ayant un coût estimé total de 250 000 $ ou plus.

Pour mieux expliquer le programme d'immobilisations de Transports Canada, les projets sont ventilés par sous-activité, province et emplacement. Lorsque l'emplacement n'est pas inscrit en caractères gras, c'est parce qu'il s'agit d'un projet de nature nationale ou régionale.

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) - Transport maritime

	Coût total estimatif définitif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
AIDES À LA NAVIGATION					
TERRE-NEUVE					
Programme de surveillance des phares	-	1 290	-	**645**	645
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD					
Charlottetown					
Remplacement des grues de manoeuvre	350	355	-	**335**	-
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Saint John					
Poste d'amarrage pour navires de la classe 800	622	622	20	**602**	-
Miramichi					
Remplacement des tours d'alignement	358	359	178	**181**	-
QUÉBEC					
Programme de surveillance des phares	-	536	-	**536**	-
Entente de développement économique et régional (EDER) .	-	9 000	-	**5 000**	4 000
ONTARIO					
Programme de jetées lumineuses ..	-	1 383	450	**933**	-
Prescott					
Édifice d'entretien des bouées	-	862	-	**862**	-
Programme de surveillance des phares	-	1 880	-	**677**	1 203
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Remplacement d'habitations aux phares	873	928	-	**223**	705
Installations d'entretien et de mécanique de la Flotte	968	968	-	**968**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

	Coût total estimatif définitif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
POUR PLUSIEURS EMPLACEMENTS					
Protection de la sûreté et de la sécurité (Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard)	-	503	125	**259**	119
Programme de surveillance des phares (Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard)	-	2 600	-	**546**	2 054
Programme de surveillance des phares (Colombie-Britannique et Territoires du Nord-Ouest)	-	734	-	**330**	404
ADMINISTRATION CENTRALE					
Programme national de remplacement des radiobalises	1 846	1 846	610	**400**	836
Programme de remplacement de radiobalises maritimes à faible puissance	360	80	-	**52**	28
Remplacement de radiobalises mineures URSA Racon	950	800	706	**94**	-
Programme de surveillance des phares	-	400	-	**200**	200
Plan d'investissement de la Flotte :					
Grand projet de la Couronne - PIF	497 972	497 086	415 853	**72 348**	8 885
Construction d'un navire de la classe 700	-	18 444	-	**1 165**	17 279
Prolongations de vie - Nahidik	-	1 747	-	**1 747**	-
- Bernier	17 716	9 558	-	**1 165**	8 393
- Nicolet	13 331	5 242	-	**5 242**	-
- Simcoe	11 017	5 242	-	**5 242**	-
- Tembah	-	1 514	-	**1 514**	-
Hélicoptères des navires	-	54 600	2 708	**41 793**	10 099
Remplacement du Voyageur (VCA)	-	7 809	2 800	**5 009**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

	Coût total estimatif définitif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
Ressources affectées à la gestion des projets	-	22 452	1 416	**3 308**	17 728
Réfections et ajouts	-	18 443	2 000	**2 848**	13 595
R et D sur la Flotte	-	12 208	540	**1 165**	10 503
Conception technique et plans préliminaires	-	13 032	1 800	**3 127**	8 105
Petites embarcations	9 513	14 050	663	**2 049**	11 338
SYSTÈMES ET SERVICES LIÉS AUX MOUVEMENTS DES NAVIRES					
TERRE-NEUVE					
Rationalisation et modernisation du SSGC à Comfort Cove	-	619	-	**619**	-
Relocalisation des récepteurs SSGC de St. Anthony	-	460	-	**460**	-
Modernisation de la station VHF/FM	758	758	472	**286**	-
Prolongement du rayon VHF/FM	2 353	2 353	2 124	**229**	-
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Halifax					
Ajouts et rénovations du bâtiment des opérations radio	656	781	506	**275**	-
Prolongement de la couverture VHF jusqu'à la partie supérieure de la baie de Fundy	483	483	256	**227**	-
Provision de pièces de rechange de radar	300	300	186	**114**	-
Système d'antenne STM					
Rénovation et remplacement à la station réceptrice VCS	-	404	-	**192**	212
Sydney					
Remplacement de la station réceptrice et construction d'un bureau pour opérations radio/entretien/ TAM	2 681	2 166	554	**1 607**	5

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

	Coût total estimatif définitif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
QUÉBEC					
Gaspé					
Emplacement de communication LF/MF	445	444	-	**444**	-
Harrington Harbour					
Station mobile de communication VHF	764	764	402	**362**	-
Killinek et Frobisher Bay					
Communications maritimes	2 168	2 098	1 891	**207**	-
Montréal					
Radar STM	7 860	8 395	-	**2 049**	6 346
Québec					
Radar STM	9 421	8 830	-	**2 161**	6 669
Réparation et remplacement des antennes du Nord	-	1 189	-	**237**	952
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Communications radio	302	304	-	**158**	146
Île de la Reine Charlotte					
Emplacement des émetteurs/ récepteurs MF éloignés de Hunter Point	1 311	1 305	-	**64**	1 241
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Amélioration des communications maritimes mobiles	-	790	-	**401**	389
Amélioration des communications maritimes mobiles (Phases II et III)	-	8 996	-	**217**	8 779
Coal Harbour					
Communications maritimes mobiles	-	359	-	**359**	-
POUR PLUSIEURS EMPLACEMENTS					
Emplacements de relève VHF (Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick)	-	1 078	-	**400**	678

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

	Coût total estimatif définitif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
ADMINISTRATION CENTRALE					
15 récepteurs EPIRB - Canal 15 pour les SSGC	574	574	-	**284**	290
Remplacement de récepteurs à canal unique pour des HF/SSB et HF/CW	1 544	1 544	1 477	**67**	-
Remplacement d'émetteurs 400-535 kHz	1 059	945	845	**100**	-
Système de contrôle des communications - Nouvelle génération	5 998	5 998	450	**2 866**	2 682
Systèmes de collecte et d'affichage des données -Phases I et II	5 817	5 614	-	**987**	4 627
DÉGLAÇAGE, ARCTIQUE ET AUTRE SOUTIEN DE NAVIRES					
ADMINISTRATION CENTRALE					
Plan d'investissement de la Flotte :					
Classe 1200 - Construction d'un navire	108 100	102 195	76 529	**20 302**	5 364
Prolongation de vie utile - J.A. MacDonald	13 972	6 989	-	**6 989**	-
EPIRB pour les navires de la Garde côtière	669	669	-	**300**	369
Phares de ralliement pour hélicoptère	1 014	1 014	829	**185**	-
Remplacement de systèmes de multi-coupleurs de réception pour les navires de la Garde côtière	1 124	965	915	**50**	-
Remplacement des compas gyroscopiques pour les navires	1 805	1 805	1 658	**147**	-
Remplacement des consoles de communications à bord	3 240	2 502	2 352	**150**	-
Radiotélétype pour les navires de la Garde côtière	2 583	2 610	-	**240**	2 370

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

	Coût total estimatif définitif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
Remplacement des systèmes électroniques des navires de la Garde côtière	12 888	20 420	-	**2 081**	18 339
RECHERCHE ET SAUVETAGE EN MER					
TERRE-NEUVE					
Gros patrouilleur R et S de classe 600	-	60 978	-	**582**	60 396
Navire renforci pour la navigation dans les glaces de classe 200	4 556	4 556	1 982	**2 332**	242
St. Anthony Patrouilleur R et S renforci pour la navigation dans les glaces de classe 200	11 389	11 389	10 571	**586**	232
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Modernisation de mi-vie du NGCC Alert	5 494	6 181	500	**3 712**	1 969
QUÉBEC					
Ville de Québec Classe 100	-	1 347	-	**646**	701
ONTARIO					
Amherstburg Classe 100	-	1 347	-	**646**	701
Remplacement du NGCC Spume	3 990	3 990	2 868	**1 122**	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Navire R et S de la côte ouest	-	1 347	-	**646**	701
ADMINISTRATION CENTRALE					
Classe 500 - Conception	853	853	500	**353**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

	Coût total estimatif définitif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
RÈGLEMENTS					
ONTARIO					
Modèle de bateau pompe	-	485	-	485	-
Mise à jour du système informatisé de données sur la coque	-	230	-	230	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Vancouver					
Édifice d'entreposage de l'équipement de lutte contre la pollution	445	593	-	593	-
Victoria					
Édifice d'entreposage de l'équipement de lutte contre la pollution	887	952	-	952	-
ADMINISTRATION CENTRALE					
Simulateurs de moteur diesel	-	895	-	895	-
HAVRES ET PORTS					
TERRE-NEUVE					
Stephenville					
Reconstruction du brise-lames	150	3 410	1 793	1 617	-
Pavage	-	472	-	472	-
Argentia					
Reconstruction du quai	220	10 683	220	6 143	4 320
Goose Bay					
Reconstruction du hangar, pavage et amélioration à l'emplacement	-	2 623	283	2 340	-
Postville					
Reconstruction du bassin	105	1 610	843	767	-
St Lawrence					
Prolongement du quai	-	1 556	100	1 456	-

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

	Coût total estimatif définitif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
Black Tickle					
Reconstruction du quai	-	1 245	75	**1 170**	-
St. Lewis					
Reconstruction du quai	-	1 403	-	**83**	1 320
St. Anthony					
Prolongement du quai et remblai	-	839	-	**85**	754
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD					
Georgetown					
Reconstruction du quai	8 986	6 706	6 206	**500**	-
Summerside					
Aménagement d'un poste d'amarrage en eau profonde	-	2 280	744	**1 536**	-
Souris					
Aménagement du port et acquisition de terrains	-	5 774	770	**3 283**	1 721
Charlottetown					
Prolongement du quai	-	388	45	**343**	-
NOUVELLE-ÉCOSSE					
North Sydney					
Réparation au quai St. Pierre	6 274	2 746	2 720	**26**	-
Pugwash					
Reconstruction du quai	212	3 227	1 196	**2 031**	-
Digby					
Agrandissement de la jetée principale	-	6 688	-	**946**	5 742
QUÉBEC					
St. Augustin					
Reconstruction du quai	340	5 799	299	**200**	5 300
Gros Cacouna					
Prolongement du quai	5 617	5 617	4 295	**1 322**	-
Matane					
Aire ouverte d'entreposage	217	5 211	316	**3 132**	1 763
Sandy Beach					
Reconstruction du quai	344	14 622	4 517	**7 220**	2 885
Blanc Sablon					
Déplacement du hangar	610	647	561	**86**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

	Coût total estimatif définitif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
Harrington Harbour					
Reconstruction du qual	-	1 000	-	**90**	910
Tête à la Baleine					
Reconstruction du qual	-	3 500	-	**200**	3 300
Montmagny					
Déplacement du qual	-	8 167	-	**385**	7 782
Trois Pistoles					
Reconstruction du qual	-	12 014	-	**352**	11 662
St. Simon					
Reconstruction du qual	-	2 660	-	**165**	2 495
Pointe au Pic					
Aire ouverte d'entreposage ..	-	6 480	-	**4 448**	2 032
ONTARIO					
Goderich					
Installation d'une profondeur correspondant à celle de la voie maritime	17 641	17 641	14 235	**3 406**	-
Thunder Bay					
Élimination des résidus de dragage	13 200	13 200	5 791	**500**	6 909
Port Stanley					
Agrandissement du port	-	7 570	-	**690**	6 880
DIRECTION ET ADMINISTRATION					
TERRE-NEUVE					
Remplacement du hangar pour hélicoptère	1 389	2 392	-	**58**	2 334
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Dartmouth					
Défrichement de terrains et aménagement d'un second accès	-	4 565	-	**4 565**	-
QUÉBEC					
Sorel					
Reconstruction de l'atelier	2 447	5 453	538	**2 880**	2 035

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) - Transport maritime (suite)

	Coût total estimatif définitif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
ONTARIO					
Parry Sound					
Reconstruction de la base	17 462	15 252	12 553	**2 621**	78
Prescott					
Reconstruction de la base	7 997	7 888	7 510	**378**	-
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Hay River					
Renouvellement du quai	-	491	-	**18**	473
Nouvel édifice de district d'administration et de télécommunications	1 132	1 229	43	**980**	206
ADMINISTRATION CENTRALE					
Plan d'immobilisation pour les bases et les bases secondaires	-	1 044	25	**733**	286

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
AÉROPORTS ET SERVICES AU SOL CONNEXES					
SERVICE CENTRAL D'APPROVISIONNEMENT					
Administration centrale - Ottawa					
Souffleuses	5 872	4 793	-	**4 793**	-
Balayeuses de pistes	2 755	2 420	150	**1 440**	830
Programme de répartition des services CFR	32 076	32 075	2 249	**8 128**	21 698
Travaux de rattrapage à divers aéroports dans le cadre du programme d'économie d'énergie ...	-	4 975	1 990	**995**	1 990
Source d'alimentation à interruption	600	544	324	**220**	-
Aide consultative pour la mise en oeuvre du SGEA .	3 497	3 497	2 224	**1 273**	-
Modifier les cars transbordeurs	-	745	-	**745**	-
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX					
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Aéroport international de Halifax					
Installer un système de climatisation	7 048	7 136	500	**3 340**	3 296
Remplacer des murs amovibles à l'aérogare .	2 970	2 970	556	**2 414**	-
QUÉBEC					
Aéroport national de Dorval					
Élaborer le plan directeur de l'aéroport	731	731	666	**65**	-
Modifier le 2e étage de l'aérogare	-	854	79	**775**	-
Réparer les routes et les trottoirs	-	928	-	**928**	-
Réparer le système de distribution d'eau chaude .	749	967	50	**350**	567

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
QUÉBEC (suite)					
Aéroport international de Mirabel					
Élaborer le plan directeur de l'aéroport	-	402	247	**155**	-
Réparer la toiture	-	2 124	-	**730**	1 394
Réparation majeure à la toiture - Phase II	-	3 793	-	**924**	2 869
Remplacer l'équipement de détection	-	462	-	**300**	162
Modifier la centrale thermique	-	1 327	30	**1 297**	-
Réparer les égouts souterrains	-	468	151	**198**	119
Modifier le système d'affichage des informations de vol	-	785	-	**100**	685
ONTARIO					
Aéroport national d'Ottawa					
Restaurer l'aire de trafic, phase III	4 265	4 265	1 960	**2 305**	-
Aménager le complexe de l'aérogare et enlever l'amiante	48 600	48 595	37 445	**11 150**	-
Refaire le système d'alimentation électrique au sol	-	923	370	**553**	-
Nettoyer le terrain d'enfouissement	-	885	550	**335**	-
Rénover le centre de commande d'éclairage ...	-	1 863	-	**55**	1 808
Réasphalter les voies de circulation	-	841	-	**55**	786
Réparer le système de drainage	-	2 599	-	**142**	2 457
Remplacer les aides à l'approche de haute intensité pistes 07-25 et 14-32	-	787	18	**769**	-
Restaurer le système d'éclairage des voies de circulation	-	454	34	**420**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
ONTARIO (suite)					
Aéroport international Lester B. Pearson					
Modifier la zone des vols transfrontaliers	356	371	324	**47**	-
Modifier l'immeuble des services administratifs.	-	408	35	**373**	-
Modifier les systèmes de protection contre les incendies	-	1 853	580	**969**	304
Modifier le stationnement central	-	463	370	**93**	-
Modifier la centrale électrique	-	1 131	53	**63**	1 015
Remplacer l'équipement ...	-	425	41	**384**	-
Remplacer des câbles d'éclairage d'aérodrome.	-	1 784	-	**338**	1 446
Modifier le parc de stationnement	-	481	-	**481**	-
Améliorer le système de drainage	-	612	4	**608**	-
Reconstruire la route côté piste	-	587	17	**570**	-
Remplacer l'entrepôt pour le sable	-	259	-	**259**	-
Remplacer l'équipement de contrôle de sécurité pré-embarquement	-	660	346	**314**	-
Agrandir le centre d'information	-	314	-	**32**	282
Asphalter la piste 24 R ..	-	1 014	-	**1 014**	-
Modifier provisoirement les installations de précontrôle à l'aérogare n° 1.....	-	5 000	1 000	**4 000**	-
Réparations majeures à l'aire de trafic à l'aérogare n° 1	3 807	3 404	1 744	**495**	1 165
Enlever l'amiante, zone des départs de l'aérogare n° 1	1 968	1 896	1 450	**446**	-
Apporter des modifications d'ordre mécanique à l'aérogare n° 1	-	3 890	-	**2 067**	1 823

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
ONTARIO (suite)					
Modifier les salles de toilettes à l'aérogare n° 1	-	498	-	**498**	-
Modifier la jetée de l'aérogare n° 1	-	4 005	-	**715**	3 290
Refaire une partie de la voie de circulation à l'aérogare n° 2 - phase II	1 108	939	713	**226**	-
Refaire une partie de la voie de circulation de l'aérogare n° 2 - phase 3	-	821	-	**258**	563
Améliorer les sources d'alimentation d'urgence à l'aérogare n° 2	-	1 145	-	**1 145**	-
Remplacer les tapis de l'aérogare n° 2	-	663	-	**211**	452
MANITOBA					
Aéroport international de Winnipeg					
Modifier l'aérogare	32 348	32 330	12 658	**10 494**	9 178
Réparations majeures aux joints des dalles - aire de trafic n° 1	768	769	340	**429**	-
Remettre en service l'aire de trafic n° 1	13 804	13 805	2 106	**1 042**	10 657
Réparer le système de drainage	-	2 896	2 591	**305**	-
Remettre en service une partie des aires de trafic 1 et 2	-	1 177	900	**277**	-
Enlever l'amiante à l'aérogare	-	7 032	-	**112**	6 920
ALBERTA					
Aéroport international de Calgary					
Agrandir les installations des services d'inspection canadiens	7 923	7 923	4 002	**3 921**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
ALBERTA (suite)					
Améliorer le terrain d'exercice de lutte contre les incendies et les routes de secours ..	299	299	243	56	-
Régulateur et dispositif de commutation	855	855	609	246	-
Planifier le projet de développement	-	547	535	12	-
Améliorer le système de drainage de l'aire de l'aviation générale	4 452	3 908	2 682	1 226	-
Réasphalter la piste 16-34	-	3 101	-	84	3 017
Réparer le système d'évacuation des eaux de pluie - Phase II	-	1 953	103	1 850	-
Zone d'aménagement de l'immeuble des services généraux	806	809	26	783	-
Remplacer la conduite d'eau principale	-	448	-	448	-
Travaux de rattrapage dans le cadre du programme d'économie d'énergie	-	351	-	351	-
Aéroport international d'Edmonton					
Réparer le système d'évacuation des eaux de pluie	1 531	1 048	18	32	998
Rénover les canalisations d'égoût	1 127	1 196	36	1 160	-
Travaux de rattrapage dans le cadre du programme d'économie d'énergie ...	-	529	60	469	-
Réasphalter la route menant à l'aérogare et les espaces de stationnement payant ...	-	369	-	369	-
Remplacer le centre de commande d'éclairage ...	-	2 460	-	68	2 392

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Aéroport international de Vancouver					
Réparer le pont Laing	3 939	3 885	3 222	**663**	-
Réasphalter une grande partie du pont Laing ...	-	5 431	-	**342**	5 089
Remplacer les refroidisseurs par absorption ...	-	600	-	**600**	-
Améliorer le système de drainage	-	3 383	-	**3 383**	-
Modifier le système de manutention des bagages	-	1 543	-	**1 543**	-
Affecter la porte 27 aux vols intérieurs	-	540	-	**540**	-
Refaire le système de drainage	-	973	-	**70**	903
Améliorer le système d'alimentation électrique	-	568	-	**568**	-
Remplacer le système de sonorisation	-	987	-	**90**	897
Remplacer les ensembles de commutation de l'alimentation électrique de secours	-	500	-	**500**	-
Réorienter la route	-	495	-	**495**	-
Agrandir la salle d'attente, portes 20, 21 et 27	-	2 336	-	**171**	2 165
Refaire les cuves de régularisation et les stations de pompage	-	1 694	-	**1 152**	542
Refaire la route côté piste	-	275	-	**275**	-
AUTRES AÉROPORTS					
TERRE-NEUVE					
Gander -					
Remettre en état le système d'alimentation électrique	1 779	1 780	1 012	**768**	-
Construire un nouvel entrepôt	-	985	25	**960**	-
Refaire la voie de circulation et stabiliser les accotements	-	1 327	-	**1 327**	-
Remettre en état le boulevard menant à l'aéroport	-	403	-	**403**	-
St. Anthony -					
Construire un complexe aéroportuaire et des installations connexes	12 247	12 247	10 048	**2 199**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
TERRE-NEUVE (suite)					
Saint-Jean (T.-N.) -					
Asphalter la zone de l'émetteur d'alignement de descente	-	742	-	**742**	-
Construire un garage d'entretien, un poste de pompiers et un entrepôt pour le sable	5 765	3 892	3 392	**500**	-
Remettre en état l'aérogare et les voies de circulation.	-	753	-	**753**	-
Développer l'aire de l'aviation générale .	-	6 699	-	**357**	6 342
Asphalter l'aire de trafic et les voies de circulation de l'aviation générale .	-	3 542	-	**176**	3 366
Remettre en état la piste 02-20 et les voies de circulation F et c	-	6 180	-	**20**	6 160
Agrandir la zone de fret aérien	-	3 214	-	**949**	2 265
Goose Bay -					
Réparer la toiture ...	-	1 526	559	**967**	-
Refaire la piste 08-26 et les voies de circulation A, B, et C .	-	4 312	-	**645**	3 667
Poser recouvrement en acier et de l'isolant	-	996	-	**97**	899
Stephenville -					
Remplacer les feux de piste et de voie de circulation	925	746	42	**704**	-
ÎLE-DU-PRINCE-EDOUARD					
Charlottetown -					
Nouvelle aérogare	7 169	5 982	5 682	**300**	-
Construire un stationnement et des routes.	3 466	3 361	3 123	**238**	-
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Sydney -					
Construire un entrepôt	-	336	-	**336**	-
Yarmouth -					
Nouvelle aérogare et immeuble des services généraux	10 322	8 265	6 268	**1 997**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Fredericton -					
Agrandir l'aérogare ..	3 510	3 586	226	**1 152**	2 208
Moncton -					
Agrandir et améliorer le garage d'entretien	-	813	-	**77**	736
St. Leonard -					
Modifier le garage d'entretien	-	265	-	**265**	-
QUÉBEC					
Blanc Sablon -					
Agrandir la piste	-	5 000	200	**2 400**	2 400
Fort Rupert -					
Aménager un nouvel aéroport	4 998	5 563	3 079	**2 484**	-
Gaspé -					
Installer le système d'alimentation en eau	-	317	-	**317**	-
Kuujjuaq -					
Réasphalter une piste	-	2 879	1 430	**1 449**	-
Modifier le système de drainage	-	446	220	**226**	-
Construire un bâtiment polyvalent	1 403	1 596	126	**1 470**	-
Mont-Joli -					
Réparer la toiture de l'aérogare	-	309	-	**309**	-
Natashquan -					
Acheter du gravier et renforcer les bordures	-	821	-	**821**	-
Bureau régional -					
Plans directeurs et administration du nouveau programme à l'intention des Inuit du Québec	-	1 532	829	**125**	578
St-Hubert -					
Refaire les voies de circulation †.....	-	339	-	**339**	-
St-Jean -					
Prolonger une piste ..	-	2 988	175	**2 813**	-
Val d'Or -					
Réaménager l'aéroport.	7 797	7 693	1 900	**5 793**	-
Rénover la centrale électrique de l'aérodrome	-	879	-	**879**	-
Wemindji -					
Aménager un nouvel aéroport	6 163	6 088	5 488	**600**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
ONTARIO					
Chatham -					
Achat de terrains	-	1 500	900	**600**	-
Dryden -					
Améliorer la centrale électrique et le centre de commande d'éclairage de l'aérodrome	-	637	-	**637**	-
Hamilton -					
Expropriation de terrains additionnels ..	-	4 253	4 087	**166**	-
Agrandir l'aérogare incluant la caserne de pompiers	34 732	30 869	30 616	**253**	-
Construire un centre d'entretien	-	2 366	-	**175**	2 191
London -					
Réparer la toiture de l'aérogare	-	293	-	**19**	274
Éclairage des panneaux de guidage	-	446	26	**420**	-
Oshawa -					
Réasphalter la piste 04-22	-	654	-	**76**	578
Pickering -					
Achat de terrains	-	118 434	118 084	**350**	-
Sault-Ste-Marie -					
Remplacer la clôture périphérique	-	303	-	**18**	285
Timmins -					
Réaménager la zone d'exercice de lutte contre les incendies.	-	434	-	**14**	420
Windsor -					
Construire un ajout au garage	-	609	-	**56**	553
MANITOBA					
Churchill -					
Achat de gravier pour les voies de circulation et les aires de trafic	-	821	-	**821**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
MANITOBA (suite)					
Services d'urgence aéroportuaires	-	402	6	**396**	-
Développer l'aérogare.	-	8 773	-	**664**	8 109
Dauphin -					
Remettre en état la voie de circulation C	-	285	-	**285**	-
Le Pas -					
Remettre en état la piste 12-30	-	3 589	-	**3 589**	-
Thompson -					
Tester les colonnes de pierre	-	468	432	**18**	18
Développer côté nord .	-	5 049	-	**979**	4 070
Remettre en état la voie de circulation C	-	379	-	**379**	-
SASKATCHEWAN					
Lac La Ronge -					
Développer le secteur commercial	-	481	-	**481**	-
Prolonger la voie de circulation D	-	404	-	**404**	-
North Battleford -					
Reconstruire les voies de circulation B et C	-	812	-	**812**	-
Regina -					
Agrandissement de l'aérogare	28 464	28 007	26 842	**1 165**	-
Saskatoon -					
Refaire la voie de circulation C	-	625	-	**625**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
ALBERTA					
Grande Prairie -					
Améliorer le système d'aqueduc	-	454	-	**16**	438
Aérogare	3 278	3 278	1 190	**51**	2 037
Améliorer les égoûts .	-	560	-	**24**	536
Asphalter les voies de circulation illuminées A, B, et C ...	-	579	-	**19**	560
Lethbridge -					
Aérogare	2 478	2 478	769	**42**	1 667
Garage d'entretien et atelier	1 903	1 590	82	**1 508**	-
Asphalter la piste 05-23 et voie de circulation A	-	1 147	-	**1 147**	-
Asphalter la piste 12-30	-	1 040	-	**1 040**	-
Peace River -					
Asphalter les voies de circulation 'A', 'B', 'C' et l'aire de trafic	-	713	-	**713**	-
Spring Bank -					
Asphalter la piste 07-25, les voies de circulation C et D et l'aire de trafic	-	265	-	**265**	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Abbotsford -					
Asphalter voies de circulation D et E et une partie de l'aire de trafic 1	-	990	40	**950**	-
Construire un immeuble des services généraux	-	3 243	-	**151**	3 092
Campbell River -					
Agrandir le stationnement des aéronefs ...	-	349	14	**335**	-
Agrandir l'aérogare ..	-	1 488	55	**80**	1 353

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)					
Castlegar -					
Agrandir l'aérogare ..	6 675	4 843	112	**1 080**	3 651
Cranbrook -					
Construire une nouvelle caserne de pompiers	-	990	56	**934**	-
Dawson Creek -					
Asphalter la piste 06-24 et la voie de circulation	-	920	-	**920**	-
Fort Nelson -					
Agrandir l'aérogare ..	7 440	7 440	2 566	**4 874**	-
Remettre en état la centrale électrique .	-	1 324	80	**1 244**	-
Remplacer des feux de bord de piste de haute intensité	-	322	-	**322**	-
Fort St. John -					
Réfections côté air et côté ville	-	6 470	555	**5 125**	790
Agrandir la caserne des pompiers	-	281	-	**28**	253
Pitt Meadows -					
Prolonger une piste ..	-	1 607	1 399	**208**	-
Prince George -					
Asphalter l'aire de trafic et les voies de circulation	-	1 528	53	**1 475**	-
Remplacer les interrupteurs de la colonne de raccordement par des interrupteurs isolés haute tension	-	274	-	**274**	-
Prince Rupert -					
Modifier l'usine et le bâtiment de traitement des eaux	-	525	-	**525**	-
Remettre en état l'aire de trafic	-	940	15	**925**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)					
Sandspit -					
Reconstruire le poste de pompiers et le garage d'entretien combinés	-	2 583	110	**1 012**	1 461
Remplacer quatre bâtiments	-	463	50	**200**	213
Smithers -					
Améliorer le réseau d'aqueduc	-	379	35	**344**	-
Refaire la route d'accès et les stationnements	-	350	10	**340**	-
Terrace -					
Construire un immeuble des services généraux	-	3 233	-	**228**	3 005
Victoria -					
Agrandir l'aérogare ..	12 048	12 048	7 000	**5 048**	-
Remplacer le tableau et l'interrupteur d'isolation de la source d'alimentation à interruption	-	299		**220**	79
Williams Lake -					
Réparer le système de drainage de l'aérodrome, du secteur des hangars et de l'aire de stationnement	-	416	20	**396**	-
Agrandir l'aire de trafic	-	648	23	**625**	-
Réasphalter la route d'accès	-	375	-	**15**	360
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Coral Harbour -					
Creuser des fossés autour du parc de réservoirs	-	702	-	**702**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
TERRITOIRES DU NORD-OUEST (suite)					
Baker Lake -					
Asphalter la piste ...	1 456	1 530	416	**1 114**	-
Nouveau garage d'entretien	2 993	2 887	132	**2 000**	755
Remplacer le bâtiment existant	-	2 879	821	**607**	1 451
Restaurer la route d'accès à l'aéroport.	-	1 875	-	**354**	1 521
Chesterfield -					
Améliorer les pistes .	-	2 921	-	**1 067**	1 854
Eureka -					
Remplacer l'équipement lourd	-	268	-	**268**	-
Fort Liard -					
Aménager l'aéroport (Groupe C - Arctique)	2 114	2 144	1 680	**262**	202
Hay River -					
Remettre en état la piste 13-31	-	470	-	**225**	245
Asphalter la piste 04-22 et la voie de circulation B	-	315	-	**315**	-
Nanisivik -					
Remettre en état la piste 11-29	3 887	3 887	1 264	**2 123**	500
Norman Wells -					
Construire l'immeuble des services généraux	-	6 651	329	**250**	6 072
Refaire le système d'alimentation électrique	K	847	-	**56**	791
Tuktoyaktuk -					
Épandage de gravier concassé	2 647	2 538	564	**405**	1 569
Whale Cove -					
Remettre en état le système d'alimentation électrique	-	582	242	**340**	-
Construire un abri pour les passagers ..	-	974	-	**55**	919
Yellowknife -					
Aérogare	8 363	8 363	244	**4 840**	3 279

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
YUKON					
Dawson -					
Améliorer l'aérogare .	-	474	-	**474**	-
Mayo -					
Améliorer les pistes .	-	594	-	**594**	-
Old Crow -					
Épandage de gravier ..	-	875	-	**28**	847
Whitehorse -					
Aérogare	13 705	12 859	11 859	**1 000**	-
SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE					

Liste des abréviations utilisées dans l'énumération des projets:

ASDE	Dispositif de détection de l'état des pistes	NDB	Radiophare non directionnel
		PAL	Station périphérique
DME	Équipement de mesure de distance	RVR	Portée visuelle de piste
DVOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence Doppler	TACAN	Système de navigation aérienne tactique
FSS	Station d'information de vol	VHF	Très haute fréquence
HF	Haute fréquence	VOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence
ILS	Système d'atterrissage aux instruments		
MLS	Système d'atterrissage hyperfréquences	VOT	Appareil de vérification de récepteur

Administration centrale - Ottawa					
Service central d'approvisionnement:					
VOR/DME	-	43 010	-	**1 104**	41 906
NDB à basse puissance	-	796	788	**8**	-
Commutateur modulaire des communications aéronautiques	47 765	47 765	809	**12 608**	34 348
Émetteurs-récepteurs VHF mobiles	-	2 619	51	**364**	2 204
Remplacer un ILS à lampes.	-	5 200	4 536	**502**	162
Développer un générateur électronique en phonie .	-	275	274	**1**	-
Matériel de communication destiné à une FSS	5 416	5 416	200	**2 565**	2 651
Système de contrôle du bruit des aéronefs	925	925	887	**38**	-
Bandes magnétiques multipistes	-	625	252	**336**	37

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
Étude de la propagation des communications aéronautiques	477	477	280	**197**	-
Équipement autonome de positionnement des aéronefs	6 080	5 925	5 287	**638**	-
Rehausser le poste de travail des gestionnaires de service	-	2 056	414	**230**	1 412
Programme de modernisation des radars (RAMP)	810 504	810 504	110 445	**170 650**	529 409
Inspection en vol des communications aéronautiques	947	887	119	**247**	521
Satellite et autres techniques de communication à grande portée dans l'aviation civile	416	416	53	**170**	193
Programme de remplacement des ILS à lampes	-	12 374	9 496	**2 878**	-
Radar secondaire de surveillance sans interruption	-	756	716	**40**	-
Antennes réseau pour le radar	-	310	298	**12**	-
Système de contrôle et de surveillance de la radio air-sol	-	3 054	1 400	**1 654**	-
Portée visuelle de piste .	-	2 716	2 714	**2**	-
Radiophare d'alignement de piste/DME	-	1 083	112	**292**	679
Radiogoniomètre VHF aides à la navigation	2 819	3 093	696	**1 048**	1 349
Bureau pour le projet MLS	-	2 900	1 100	**1 800**	-
VOR/DME	9 669	9 669	7 430	**239**	2 000
Émetteurs récepteurs et multicoupleurs VHF	10 305	10 305	8 383	**1 922**	-
ASDE Phase II	13 530	13 530	11 482	**1 824**	224
Système national de traitement de données de vol	7 724	7 724	5 502	**1 300**	922

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
Améliorer les services météorologiques pour l'aviation dans les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon	1 582	1 582	1 330	**59**	193
Coûts associés au programme de remplacement des TACAN	4 131	4 132	50	**1 000**	3 082
Développer l'équipement de précision DME	450	450	225	**175**	50
VOT	895	895	96	**600**	199
Travaux de rattrapage, transmissomètres	1 507	1 507	376	**695**	436
Programme d'évaluation du système d'affichage de données de vol	-	445	153	**100**	192
Améliorer le système d'affichage de données opérationnelles	-	1 119	991	**128**	-
Émetteurs et récepteurs VHF à semi-conducteurs pour communications air-sol	9 415	9 415	8 441	**974**	-
Système d'atterrissage hyperfréquences	-	454 711	-	**10 000**	444 711
TERRE-NEUVE					
Gander -					
Améliorer et automatiser les opérations FSS	3 382	3 382	3 005	**377**	-
Modifier le système automatisé de contrôle de la circulation aérienne	334	334	172	**162**	-
Réinstaller la station d'information de vol dans le centre de contrôle régional	2 097	2 014	1 754	**260**	-
Améliorer le système automatique de contrôle de la circulation aérienne	-	476	471	**5**	-

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
Modifier le système automatique de contrôle de la circulation aérienne et la capacité de transfert de données	-	316	301	15	-
Remplacer les émetteurs VHF	-	292	-	146	146
Remettre en service un site de récepteurs	-	444	-	325	119
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Bureau régional de Moncton					
Installer des ILS à divers aéroports	394	394	368	26	-
Remplacer des récepteurs et émetteurs HF	-	695	-	73	622
Saint John -					
Installer un VOR	-	289	-	76	213
QUÉBEC					
Québec -					
Achat de récepteurs et émetteurs VHF	-	354	234	120	-
Remplacer des récepteurs et émetteurs HF	-	664	-	1	663
Chevery -					
Installer un VOR/DME ...	-	1 227	763	464	-
Montréal -					
Installer un ASDE	-	3 368	1 935	1 281	152
Ivujivik -					
Installer un NDB	-	374	-	347	27
Kangirsuq -					
Installer un NDB	-	387	-	327	60
Salluit -					
Installer un NDB	-	422	-	341	81
St-Augustin-de-Duplessis -					
Installer un radiophare d'alignement de piste DME	-	534	-	58	476
Taslujac -					
Installer un NDB	-	318	-	300	18

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ONTARIO					
Attawapiskat - Installer l'équipement automatisé de transmission d'observations météorologiques	393	400	2	1	397
Carp - Installer un NDB	282	340	102	238	-
Cat Lake - Installer un NDB	440	471	22	449	-
Chapleau - Installer un VOR/DME ...	2 271	2 373	1	1	2 371
Cochrane - Installer un NDB	365	365	121	244	-
Fort Hope - Installer un NDB	-	457	329	128	-
Goderich - Aménager une installation radio télécommandée	-	267	-	22	245
Hamilton - Construire une nouvelle tour de contrôle	5 640	5 640	3 800	1 840	-
Hearst - Installer un NDB	395	356	123	233	-
Kapuskasing - Installer un VOR/DME ...	1 207	1 253	1	1	1 251
Kasabonika Lake - Installer un NDB	405	324	22	302	-
Lansdowne House - Installer un système automatisé de transmission d'observations météorologiques	410	416	1	1	414
London - Remplacer un ILS à lampes	519	871	180	19	672
Manitouwadge - Installer un NDB	645	700	138	562	-
North Bay - Construire de nouvelles installations pour les services de la circulation aérienne	-	6 571	-	634	5 937

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ONTARIO (suite)					
Ottawa -					
Installer un ASDE	-	3 183	-	**135**	3 048
Aménager une région terminale à service radar	-	454	-	**140**	314
Pembroke -					
Améliorer la PAL	-	388	90	**111**	187
Sarnia -					
Installer une FSS et changer la PAL d'endroit	-	479	-	**95**	384
Installer une partie d'un ILS	1 172	1 172	664	**158**	350
Lester B. Pearson -					
Améliorer la PAL	455	455	385	**70**	-
Modifier le plan de zonage enregistré piste 06R-24L	308	308	108	**100**	100
Réaménager le centre de contrôle régional ..	385	385	245	**140**	-
Installer des simulateurs régionaux de circulation aérienne	-	311	21	**290**	-
Doter d'un système d'affichage de données opérationnelles le simulateur de la circulation aérienne	-	499	423	**65**	11
Remplacer les simulateurs régionaux de circulation aérienne ..	529	571	374	**173**	24
Toronto Island -					
Remplacer la tour de contrôle	-	3 141	585	**2 556**	-
Installer le MLS et les structures de support .	-	6 510	-	**2 663**	3 847
Terrace Bay -					
Installer un NDB	-	289	281	**8**	-
Trenton -					
Installer un VOR/DME ...	627	617	557	**60**	-
Waterloo -					
Installer un ILS	-	1 392	523	**175**	694
Winisk -					
Installer un système automatisé de transmission d'observations météorologiques	410	416	1	**1**	414

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
MANITOBA					
Berens River -					
Installer un NDB	-	292	-	**280**	12
Dauphin -					
Installer un VOR	464	465	353	**112**	-
God's Lake -					
Installer un NDB	-	274	-	**3**	271
Jackhead Harbour -					
Installer un VOR/DME ...	973	998	746	**252**	-
Le Pas -					
Installer un VOR	541	542	421	**121**	-
Winnipeg -					
Aménager un nouveau centre de contrôle régional	31 037	28 307	12 812	**13 383**	2 112
Aménager un poste de travail électronique pour les gestionnaires de service	-	287	-	**176**	111
Thompson -					
Remplacer l'ILS	-	654	-	**318**	336
SASKATCHEWAN					
Key Lake -					
Installer un VOR/DME ...	991	991	919	**72**	-
Swift Current -					
Remplacer un VOR	-	420	-	**139**	281
ALBERTA					
Calgary -					
Construire la tour de contrôle de l'immeuble des opérations aériennes	16 337	16 376	825	**4 655**	10 896
Regrouper les installations de communications	-	314	-	**25**	289
Installer un ASDE	-	2 900	-	**19**	2 881

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ALBERTA (suite)					
Edmonton -					
Regrouper des installations de communications et améliorer l'accessibilité	409	396	19	**377**	-
Remplacer un VOR à lampes	-	528	-	**24**	504
Remplacer de l'équipement de communication HF	-	1 066	-	**40**	1 026
Empress -					
Remplacer des VOR à lampes	-	430	-	**19**	411
Lethbridge -					
Remplacer la tour de contrôle	2 462	2 462	46	**87**	2 329
Rocky Mountain House -					
Convertir un VOR en DVOR	837	837	391	**446**	-
Springbank -					
Construire une FSS	-	378	55	**181**	142
Vermillion -					
Remplacer un VOR à lampes	-	438	-	**200**	238
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Cranbrook -					
Rénover la FSS	-	698	94	**604**	-
Dawson Creek -					
Rénover la FSS	-	1 642	39	**73**	1 530
Dease Lake -					
Installer un NDB		1 861	-	**1 777**	84
Pitts Meadows -					
Installer un DME	-	320	-	**49**	271
Port Hardy -					
Changer une FSS d'endroit	-	1 121	29	**41**	1 051
Powell River -					
Installer un NDB	-	392	-	**350**	42
Princeton -					
Remplacer un VOR	451	522	219	**228**	75

Tableau 6-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en millions de dollars) - Transports aériens (suite)

	Estimatif coût total précédent	Estimatif coût total courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	Budget des dépenses 1986-1987	Besoins des années futures
SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)					
Prince George -					
Remplacer un VOR/DME ...	755	849	634	**215**	-
Quesnel -					
Construire un immeuble pour la FSS	-	307	20	**287**	-
Terrace -					
Changer la PAL d'endroit	-	620	-	**546**	74
Construire un nouveau plancher pour la FSS ..	-	1 491	36	**48**	1 407
Williams Lake -					
Installer un ILS	-	2 849	373	**1 601**	875
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Cambridge Bay -					
Installer un radio-goniomètre VHF dans la FSS	-	298	-	**4**	294
Tuktoyaktuk -					
Rénover la FSS	-	2 929	-	**70**	2 859
SERVICES DE RÉGLEMENTATION					
Administration centrale					
Automatiser le système d'information sur la navigabilité	365	664	447	**217**	-
SERVICES AUX AÉRONEFS					
Administration centrale					
Acheter des avions pour l'observation des glaces	46 228	45 614	28 967	**12 730**	3 917
Acheter 17 avions citernes CL-215 de Canadair	144 670	135 289	103 980	**29 774**	1 535
Remplacer la flotte d'aéronefs d'inspection en vol	57 680	57 680	55 080	**2 600**	-
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Moncton -					
Construire une FSS ...	7 798	7 798	78	**1**	7 719

Tableau 6-5: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) Administration centrale

	Coût total estimatif définitif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1986	**Budget des dépenses 1986-1987**	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
FORMATION EN TRANSPORT					
Nouvelle Écosse					
Sydney					
Garde côtière canadienne					
Collège					
Construction d'un hangar pour embarcations et d'un atelier à Sydney (N.-É.)	9 894	9 894	4 670	**3 339**	1 885
Agrandissement du collège de Sydney (N.-É.)	17 185	14 685	12 061	**2 624**	-

4. Paiements de transfert

Les paiements de transfert prévus de 283 millions de dollars en 1986-1987 représentent 11.1 % des dépenses totales nettes du Ministère. Le tableau 6-6 offre une récapitulation des niveaux de subventions et contributions répartis parmi les activités du Ministère. Le tableau 6-7 présente une liste de toutes les subventions et contributions versées par le Ministère.

Tableau 6-6: Paiements de transfert par Activité (en milliers de dollars)

Activité	Budget des dépenses 1986-1987	Prévus 1985-1986	Réels 1984-1985	Pour plus de détails voir page
Transport maritime				6-40
Subventions	**14**	14	14	
Contributions	**1 005**	1 122	1 090	
Transports aériens				6-41
Subventions	**25**	25	30	
Contributions	**41 792**	49 475	43 783	
Transports de surface				6-42
Subventions	**100**	100	100	
Contributions	**22 853**	11 727	18 612	
Administration centrale				6-43
Subventions	**21 791**	25 577	21 968	
Contributions*	**195 422**	254 097	358 120	
Total du Ministère				
Subventions	**21 930**	25 716	22 112	
Contributions	**261 072**	316 421	421 605	
Total des paiements de transfert	**283 002**	342 137	443 717	

* Incluant le paiement statutaire découlant de l'abolition des péages sur le pont Victoria.

Tableau 6-7: Détails des paiements de transfert - Transport maritime

	Budget des dépenses 1986-1987 $	Prévus 1985-1986 $	Réels 1984-1985 $
TRANSPORT MARITIME			
Subventions			
Subvention à la Writer's Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	150
Subventions aux organismes d'aide aux marins:			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto (Ontario)	300	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John (N.-B.)	200	200	200
Bristish Sailor's Society (Canada)	10 000	10 000	10 000
Mariners' House of Montreal, Montréal (Québec)	600	600	600
Mission to Seamen - Section de Lakehead	300	300	300
Mission to Seamen, Sarnia et Windsor	300	300	300
Seafarer's Club, Prince Rupert (C.-B.)	300	300	300
Subventions au Conseil canadien de la sécurité pour la promotion de la sécurité nautique	1 667	1 667	1 667
Total des subventions	14 117	14 117	14 117
Contributions			
Droits d'affiliation à l'Association internationale de signalisation maritime et à l'Association internationale permanente des congrès de navigation	-	6 500	5 620
Contribution au Conseil des industries forestières pour le Programme de diminution des débris flottants	-	-	50 000
Contribution à la Croix-Rouge canadienne pour son programme de sécurité nautique	250 000	250 000	250 000
Paiements aux associations régionales du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime pour assurer des services bénévoles de recherche et de sauvetage et promouvoir la sécurité nautique par des programmes d'éducation et de prévention des accidents	705 000	650 000	534 220
Quote-part du Canada relativement au coût de la surveillance des glaces dans l'Atlantique Nord	-	165 000	-
Contribution au Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) à l'appui de son programme de recherche et de développement	50 000	50 000	50 000
Contribution versée au cent cinquantième anniversaire de Toronto	-	-	200 000
Total des contributions	1 005 000	1 121 500	1 089 840
Total des paiements de transfert	1 019 117	1 135 617	1 103 957

Tableau 6-7: Détails des paiements de transfert - Transports aériens

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévus 1985-1986	Réels 1984-1985
TRANSPORTS AÉRIENS			
Subventions			
Fonds de fiducie Roger Demers	-	-	5 000
Association royale canadienne des aéroclubs	**25 000**	25 000	25 000
Total des subventions	**25 000**	25 000	30 000
Contributions			
Ligue des cadets de l'air du Canada - Bourse de formation de pilotage	**25 000**	25 000	25 000
Contributions pour le fonctionnement des services aériens	-	141 000	397 000
Versements aux autres gouvernements ou organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien des aéroports et des installations de navigation aérienne et de voies aériennes	**625 000**	200 000	19 000
Contributions à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres	**16 905 000**	20 837 000	17 664 000
Contributions à l'établissement ou à l'amélioration d'aéroports municipaux, locaux, locaux commerciaux ou autres et d'installations connexes	**24 003,000**	26 806 000	23 823 000
Contribution au CEGEP Saint-Jean-sur-Richelieu pour un programme de formation de contrôleurs de la circulation aérienne	**159 000**	667 000	559 000
Contributions à des aéroclubs, à des écoles et à des instructeurs de pilotage	**75 000**	79 000	68 000
Programme des initiatives spéciales d'emploi	-	720 000	1 228 000
Total des contributions	**41 792 000**	49 475 000	43 783 000
Total des paiements de transfert	**41 817 000**	49 500 000	43 813 000

Tableau 6-7: Détails des paiements de transferts - Transports de surface

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévus 1985-1986	Réels 1984-1985
TRANSPORTS DE SURFACE			
Subventions			
Opération Gareautrain	**100 000**	100 000	100 000
Total des subventions	**100 000**	100 000	100 000
Contributions			
Transports urbains			
Programme d'aide aux transports urbains	**-**	-	6 496 000
Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés	**7 508 000**	11 280 000	11 560 000
Déplacement des voies ferrées de Regina	**13 598 000**	-	70 000
Réalignement des voies ferrées à Fort Saskatchewan	**1 000 000**	200 000	300 000
Réalignement des voies ferrées à Victoriaville	**500 000**	200 000	300 000
	22 606 000	11 480 000	18 426 000
Sécurité routière et réglementation automobile			
Recherche sur les mesures à prendre	**87 000**	100 000	39 000
Association des routes et transports du Canada	**160 000**	147 000	147 000
	247 000	247 000	186 000
Total des contributions	**22 853 000**	11 727 000	18 612 000
Total des paiements de transfert	**22 953 000**	11 827 000	18 712 000

Tableau 6-7: Détails des paiements de transferts - Administration centrale

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévus 1985-1986	Réels 1984-1985
ADMINISTRATION CENTRALE			
Subventions			
Comité de la semaine nationale des transports	**20 000**	20 000	20 000
Province de la Colombie-Britannique	**15 678 000**	14 896 000	14 360 000
Province de Terre-Neuve	**-**	2 362 000	2 267 000
Province de Québec	**-**	2 966 000	2 870 000
Subventions accordées aux universités, à d'autres organismes, aux étudiants universitaires et autres particuliers à des fins de recherche dans le secteur du transport	**93 000**	1 233 000	1 177 000
Transport ferroviaire des voyageurs Service de trains de banlieue de Montréal	**6 000 000**	4 100 000	1 274 000
Total des subventions	**21 791 000**	25 577 000	21 968 000
Contributions			
Initiatives de développement des transports lancées en vertu des ententes auxiliaires aux ententes de développement économique et régional	**3 950 000**	950 000	-
Association des routes et transport du Canada	**-**	60 000	-
Services de transport pour les personne s âgées Projet témoin - Winnipeg	**-**	311 000	262 000
Transport des personnes handicapées	**2 000 000**	500 000	200 000
Transport routier			
Renforcement ou amélioration de routes de Terre-Neuve	**-**	553 000	7 097 000
Renforcement ou amélioration de routes des provinces maritimes	**13 078 000**	20 121 000	19 052 000
Amélioration de routes en vertu d'accords généraux de développement	**40 632 000**	24 251 000	7 330 000
Programme routier spécial			
- Terre-Neuve	**-**	7 786 000	20 780 000
- Nouveau-Brunswick	**-**	20 356 000	18 237 000
Transport par eau			
Services de traversier et de cabotage (marchandises)	**10 510 000**	10 022 000	9 832 000
Atlantic Container Express	**-**	2 500 000	3 748 000
Transport ferroviaire des marchandises			
Remise en état d'embranchements des Prairies	**98 320 000**	97 780 000	132 900 000
Location de wagons céréaliers	**17 242 000**	16 475 000	16 142 000
Achat de wagons-trémies	**-**	39 016 000	114 670 000
Groupe de travail sur les chemins de fer à Thunder Bay	**-**	3 000	17 000
Subventions au camionnage	**-**	70 000	175 000
Conseil des grains du Canada/ Base de données sur les grains	**90 000**	90 000	90 000
Entente auxiliaire Canada-Manitoba sur Churchill	**3 000 000**	6 000 000	49 000

Tableau 6-7: Détails des paiements de transferts - Administration centrale (suite)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévus 1985-1986	Réels 1984-1985
Administration centrale (suite)			
Pensions supplémentaires de Terre-Neuve	**2 000 000**	1 753 000	1 688 000
Caisse de prévoyance de l'Île-du-Prince-Édouard	**2 000 000**	3 000 000	3 264 000
(Statutaire)			
Pont de Victoria (Jubilee)	**2 600 000**	2 500 000	2 587 000
Total des contributions	**195 422 000**	254 097 000	358 120 000
Total des paiements de transfert	**217 213 000**	279 674 000	380 088 000

B. Analyse des coûts

Le Budget des dépenses du Ministère ne comprend que les dépenses imputables sur les crédits votés et les paiements statutaires, moins les recettes à porter au crédit. D'autres éléments de coût, de même que les recettes à porter au Fonds du revenu consolidé, doivent aussi entrer en ligne de compte dans l'établissement du coût total de fonctionnement du programme.

Tableau 6-8: Coût net du programme par activité (en milliers de dollars)

	1986-1987					1985-1986
	Dépenses de fonctionnement	Ajouter autres coûts	Coûts totaux	Soustraire recettes	**Coût net**	Coût net prévu
Transport maritime	830 930	18 946	849 876	41 296	**808 580**	753 901
Transports aériens	1 562 331	91 394	1 653 725	871 300	**782 425**	817 249
Transports de surface	52 550	1 596	54 146	100	**54 046**	38 926
Administration centrale	983 779	12 841	996 620	6 427	**990 193**	1 218 846
	3 429 590	124 777	3 554 367	919 123	**2 635 244**	2 828 922

Le tableau 6-9 explique en détail les services fournis sans frais au Ministère qui constituent les autres coûts du tableau 6-8. Les détails des recettes figurent au tableau 6-10.

Tableau 6-9: Services fournis gratuitement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987	Prévu 1985-1986	Réel 1984-1985
Par ce ministère			
Installations fournies pour les activités des transports aériens et du transport maritime	**64 712**	63 877	62 215
Par d'autres ministères			
Installations fournies par le ministère des Travaux publics	**37 587**	30 842	29 301
Services de comptabilité et émission de chèques fournis par le ministère des Approvisionnements et Services	**2 436**	2 169	4 111
Cotisations représentant la part des employés des primes d'assurance versées par le Conseil du Trésor	**17 044**	13 049	13 554
Compensations payées aux employés fournies par le ministère du Travail	**2 998**	2 832	2 672
Total des services fournis par d'autres ministères	**60 065**	48 892	49 638
Total des services fournis au Programme	**124 777**	112 769	111 853

C. Analyse des recettes

Transports Canada est autorisé à garder 885.8 millions de dollars de recettes en 1986-1987, ce qui réduit ses besoins de financement par voie de crédits parlementaires de 25.8 % des dépenses brutes de son programme. Plus de 98.3 % de ces recettes proviennent de la taxe sur le transport aérien, des locations et concessions aux aéroports et de certaines récupérations (droits) réalisées par l'Activité des transports aériens.

Locations, concessions et stationnement: Les recettes de loyers proviennent de la location d'espaces dans les immeubles (bureaux des lignes aériennes, comptoirs de billets, etc.) et de terrains aéroportuaires aux lignes aériennes et à l'Aviation générale. Le loyer est basé sur un prix fixe par unité d'espace occupé. Les recettes des concessions sont générées par les ventes au détail des restaurants, des entreprises de location de voitures automobiles, des boutiques franches, de souvenirs et autres. Ces recettes sont évaluées en pourcentage des ventes ou d'un minimum garanti au paiement contractuel. Les terrains de stationnement sont généralement exploités en vertu de contrats de gestion. Les droits sont basés sur les tarifs locaux.

Droit sur le contrôle de la circulation aérienne: Les services de navigation aérienne (ANS) comprend tous les services de circulation aérienne dont une partie significative est liée au contrôle dans le voisinage immédiat des aéroports autonomes. L'activité ANS réclame donc des droits au Fonds des aéroports autonomes pour ces services. Les droits sont fondés sur les coûts des tours de contrôle de la circulation aérienne et d'autres installations de navigation aérienne dans un aéroport donné, de même que sur une allocation d'une partie des coûts des installations à l'extérieur de l'aéroport telles que les centres de contrôle régionaux qui assurent des services essentiels de navigation aérienne aux aéronefs qui s'approchent d'un aéroport et qui s'en éloignent.

Droit de services de gestion: Les principaux aéroports fédéraux reçoivent aussi des services de gestion et des services fonctionnels, ces derniers comprenant les services d'experts en matière d'urgence et de sécurité, d'entretien et de construction des installations, de personnel, de finance, de planification et d'administration. Le coût de ces services est de 30 % des coûts directs de personnel et d'autres coûts de fonctionnement engagés par les aéroports autonomes. Quatre-vingt-six p. 100 de ces droits sont portés au crédit des autres aéroports, le solde à celui de l'activité de la Direction et de l'Administration.

Taxe sur le transport aérien: Cette taxe est payée par le passager au moment où il achète son billet et s'applique à la plus grande partie du trafic aérien commercial. Revenu Canada (Douanes et Accise) perçoit cette taxe et transfère au Programme des fonds correspondant aux taxes perçues. Au cours des récentes années, les services de navigation aérienne ont reçu une allocation de 14 % des recettes provenant de cette taxe en guise de contribution au recouvrement des coûts des services

internes de circulation aérienne en route. Les autres 86 % ont été alloués aux aéroports individuels d'après le nombre de passagers embarqués et débarqués à chaque aéroport par rapport aux nombres totaux des passagers embarqués et débarqués dans l'ensemble du Canada. La méthode de répartition des recettes provenant de cette taxe entre les aéroports et les installations en route nationales et les aéroports individuels est présentement en voie de révision. Grâce aux augmentations en 1985-1986, les recettes fiscales devaient être appliquées à la réduction du déficit du Programme des transports aériens dans son ensemble, c'est pourquoi une affectation provisoire a été prévue dans le Budget de 1986-1987, en attendant la fin de la révision. Cette affectation reflète la répartition entre les services de navigation aérienne et les aéroports. L'allocation au fonds renouvelable des aéroports ne prévoit que suffisamment de recettes fiscales versées au fonds pour répondre aux besoins en ressources d'exploitation et d'immobilisation, laquelle allocation permet un rendement du capital d'apport. Ce changement s'est traduit par une réduction du fonds renouvelable des aéroports de près de 157 millions de dollars. Une somme équivalente est prévue pour les autres aéroports.

Les autres importantes sources de revenu sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aérogare que doivent payer les exploitants d'aéronefs utilisant les aérogares pour l'acheminement des passagers aux 23 principaux aéroports. La page 6-56 fournit plus de détails sur les recettes/sommes récupérées du Programme des transports aériens.

Les recettes portées au crédit du Fonds du revenu consolidé (FRC) comprennent, au titre du transport maritime: les droits de quai et les droits de port, l'affrètement du câblier John Cabot et l'intérêt sur les investissements.

Le tableau 6-10 présente un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes FRC par Activité.

Tableau 6-10 Sommaire des recettes par Activité (en milliers de dollars)

Activité	Budget des dépenses 1986-1987	Prévues 1985-1986	Réelles 1984-1985
Recettes à valoir sur le crédit			
Transport maritime	8 650	8 760	9 382
Transports aériens	871 300	737 900	681 340
Transports de surface	-	-	-
Administration centrale	5 827	6 696	5 877
	885 777	753 356	696 599
Recettes portées au crédit du FRC			
Transport maritime	32 646	27 364	28 246*
Transports aériens	-	2 911	2 799
Transports de surface	100	100	118
Administration centrale	600	27 700	3 025
	33 346	58 075	34 188
Recettes totales	919 123	811 431	730 787

* un montant additionnel de 813 000 dollars constituant une somme récupérée se rapportant aux dépenses des années antérieures a été inscrit sous l'Administration du Ministère.

D. Autres analyses

1. Transport maritime - Prêts

Les divers prêts actuellement non réglés sont résumés dans le tableau 6-11. L'intérêt perçu sur les prêts est porté au crédit du Fonds du revenu consolidé.

Tableau 6-11: Prêts non payés

Débiteur et objet	Solde au 31 mars 1986	Dates d'échéance	Taux d'intérêt	Remboursement prévu 1986-1987 Principal	Intérêt
PRÊTS À LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS POUR LES PRINCIPAUX PORTS SUIVANTS :					
St. John's	1 566 437	2000	9.33	51 983	146 149
Saint John	6 665 062	2000	12.43	172 691	828 467
	512 155	2002	15.625	7 410	80 024
	7 100 368	2002	15.125	107 804	1 073 903
	4 243 084	1993	11.125	356 157	472 043
	1 973 102	1993	11.0	166 374	217 041
	4 601 413	1994	11.875	313 071	546 418
	2 569 795	2005	11.625	37 247	298 739
Intérêt différé*	4 730 511	1994	-	-	485 612
Belledune	997 883	2000	6.44	41 455	64 264
Chicoutimi	698 908	2000	9.09	23 636	63 531
Montréal	8 051 135	2000	6.25	339 365	503 196
Vancouver	4 505 939	2000	7.50	172 520	337 945
PRÊTS À L'ADMINISTRATION DU PONT DU PORT DE SAINT JOHN					
	10 944 440	2020	6.88	85 789	730 499
	1 867 231	2020	7.06	13 995	131 630
	843 803	2020	7.375	5 676	62 128
	550 253	2020	8.50	2 742	46 714
PRÊTS AUX COMMISIONS PORTUAIRES					
Hamilton	725 000	2000	4.125	50 000	29 391
	118 564	1987	5.56	77 967	5 526
	122 864	1987	6.06	80 721	6 243
Lakehead	285 595	1989	7.44	74 298	19 885
Port Alberni	855 359	1991	8.06	132 473	61 012
PRÊT À LA VILLE DE MONTRÉAL					
Tunnel Atwater	558 697	1991	3.125	86 255	17 459
				2 399 629	6 227 819

*Le remboursement de l'intérêt différé doit se faire en 10 paiements annuels égaux, sans intérêt, à partir du 31 décembre 1985.

2. Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 6-12 donne une ventilation des coûts d'exploitation de la Flotte par fonction opérationnelle. La ventilation des coûts est basée sur l'utilisation actuelle et prévue de la Flotte.

Tableau 6-12: Ventilation des dépenses en ressources d'exploitation de la Flotte, par fonction (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévues 1985-1986		Réelles 1984-1985	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides à la navigation						
Aides classiques	66 277	1 083	62 389	1 096	62 771	1 010
Sondage et dragage	3 716	66	3 558	67	3 714	63
Aides radio	355	4	341	4	200	4
	70 348	1 153	66 288	1 167	66 685	1 077
Déglaçage, Arctique et autres services maritimes						
Déglaçage et escorte	43 387	661	39 110	668	50 079	645
Lutte contre les inondations	5 874	85	5 594	86	8 689	87
Services offerts à d'autres ministères et organismes	9 917	127	9 472	127	14 017	128
	59 178	873	54 176	881	72 785	860
Recherche et sauvetage						
Opérations de sauvetage de la Garde côtière	36 617	599	34 483	600	32 988	593
	166 143	2 625	154 947	2 648	172 458	2 530

3. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière

Le tableau 6-13 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

Tableau 6-13: Coût de remplacement estimatif de la Flotte de la Garde côtière (en milliers de dollars)

Nombre de navires/ aéronefs	Classe de navires		Coût de remplacement estimatif* (en dollars de 1984-1985)
1	1300	Brise-glace lourd pour le golfe	220 000
7	1200	Brise-glace moyens pour le golfe et les rivières	945 000
10	1100	Gros baliseurs/brise-glace légers	780 000
1	1100	Baliseur moyen/Brise-glace léger	48 000
12	1100	Baliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces	540 000
5	900	Petits baliseurs renforcés pour la navigation dans les glaces	110 000
6	800	Petits baliseurs	21 000
5	700	Baliseurs spéciaux de rivière	75 000
6	600	Grandes vedettes de recherche et de sauvetage	288 000
2	500	Vedettes moyennes de recherche et de sauvetage	26 000
7	400	Petites vedettes de recherche et de sauvetage	25 400
17	300	Embarcations de recherche et de sauvetage	15 700
2	200	Petites embarcations de recherche et de sauvetage renforcées pour la navigation dans les glaces	6 100
8	100	Petites embarcations de sauvetage	8 980
199		Bateaux de travail de diverses dimensions	18 126
56		Embarcations de sauvetage côtières	1 960
35		Hélicoptères	122 900
3		Aéroglisseurs	29 400
1		Aéronef à voilure fixe	6 650
			3 288 216

* Le coût de remplacement estimatif est basé sur les coûts de remplacement réels expérimentés récemment ou les coûts d'acquisition rajustés pour tenir compte de l'inflation.

NOTA: Les biens ont été énumérés pour refléter les grandes catégories de classes de navires et non pour refléter fidèlement la capacité des unités.

4. Caisse des réclamations de la pollution maritime

Contexte

L'activité du transport maritime possède, entre autres, un compte de fiducie qui permet d'exploiter la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse a été établie le 15 février 1972, à la suite d'une modification apportée à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ainsi, les réclamations présentées en raison de pertes causées par des substances polluantes déversées par les navires dans les eaux canadiennes peuvent être payées. Aux termes de cette Loi, un montant de 0,15 $ est versé par les transporteurs au regard de chaque tonne d'hydrocarbures déchargée dans un port du Canada ou expédiée depuis ce dernier. Ce montant a été abrogé en vertu d'une modification apportée à la Loi le 1er septembre 1976. Le solde de la Caisse s'établissait alors à 40 189 441 $. Le ministère des Transports assure gratuitement les services de soutien administratifs nécessaires. Un administrateur, nommé par le gouverneur en conseil et relevant du ministre des Transports, est chargé de l'exploitation de la Caisse.

But

La Caisse vise à indemniser toute partie réclamante qui a pris, sans succès, des mesures raisonnables en vue de recouvrer du propriétaire du navire le coût des travaux correctifs qui ont été exécutés ou le montant de biens perdus ou endommagés à la suite du déversement de polluants. Selon les circonstances propres à chaque cas, l'Administration de la Caisse doit payer à la partie réclamante la différence entre le montant réclamé et la limite de responsabilité du propriétaire du navire, tout montant demeuré impayé après que des mesures raisonnables ont été prises en vue d'un recouvrement, tout montant dû par un navire qu'on ne peut identifier et tout intérêt exigible sur des paiements en retard.

Le bilan pour la période se terminant le 30 septembre 1985 est le suivant:

• Prélèvements nets (février 1972 à septembre 1976)	34,9 millions de dollars
• PLUS: Intérêts et peines portés au crédit de la Caisse	74,4 millions de dollars
	109,3 millions de dollars
• MOINS: Dépenses d'administration	(0,3 million de dollars)
Règlement des réclamations	(2,7 millions de dollars)
• Solde de la Caisse au 30 septembre 1985	106,3 millions de dollars

5. Emplacement des bases, ports principaux et installations

Tableau 6-14: Bases et bases secondaires de la Garde côtière canadienne

Tableau 6-15: Centres de gestion du trafic maritime

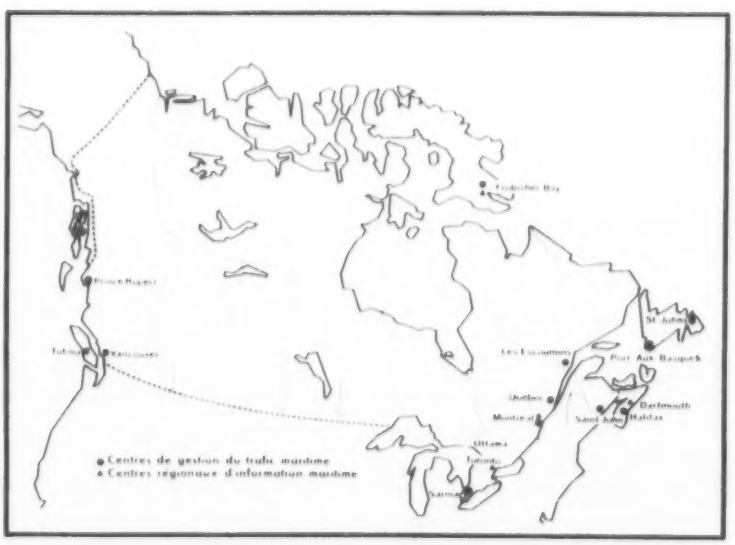
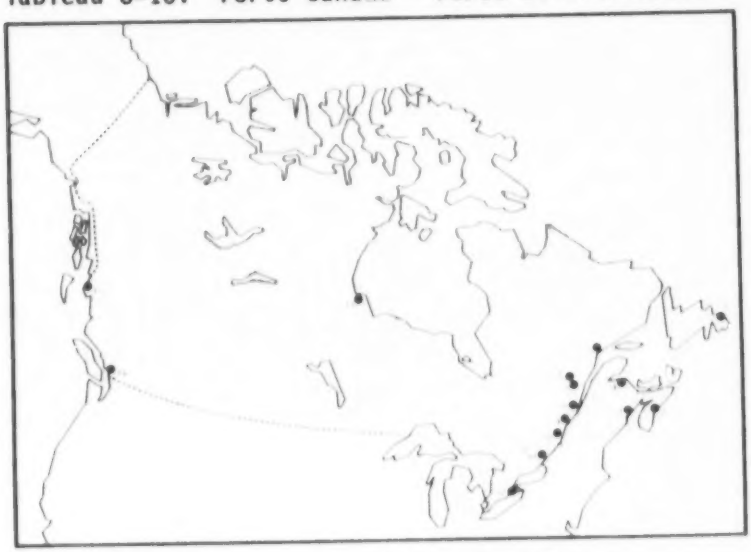
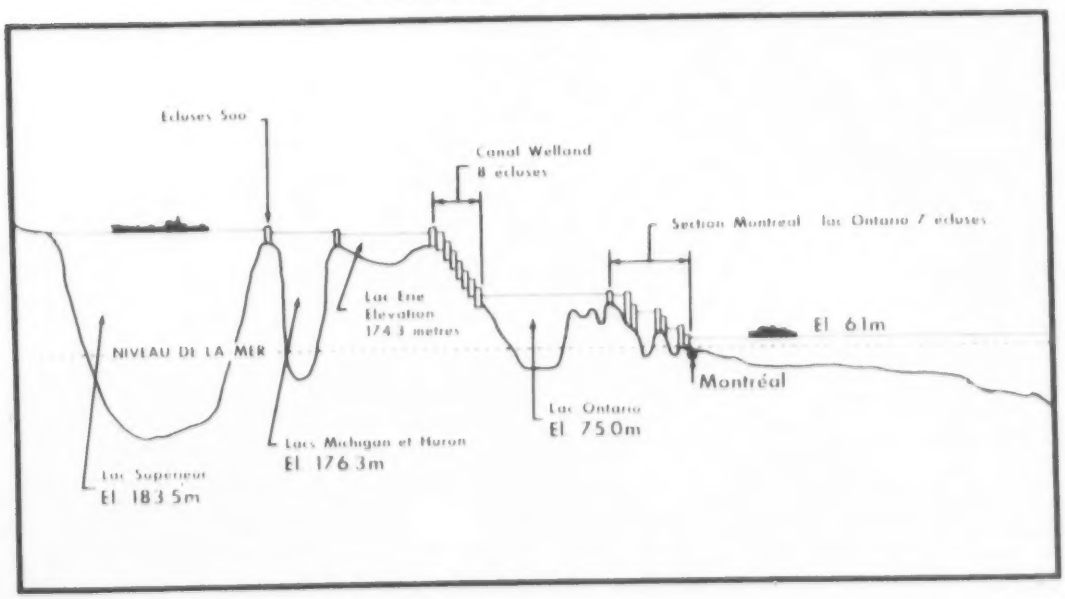


Tableau 6-16: Ports Canada - Ports et élévateurs



Siège social Ottawa
1 Port de St. John's (Terre Neuve)
2 Société du Port de Halifax (Nouvelle Ecosse)
3 Port de Saint Jean (Nouveau Brunswick)
4 Port de Belledune (Nouveau Brunswick)
5 Port de Sept Îles (Québec)
6 Port de Chicoutimi (Québec)
7 Port de Baie des Ha! Ha! (Québec)
8 Société du Port de Québec (Québec)
9 Port de Trois Rivières (Québec)
10 Société du Port de Montréal (Québec)
11 Elevateur de Prescott (Ontario)
12 Elevateur de Port Colborne (Ontario)
13 Port de Churchill (Manitoba)
14 Société du Port de Vancouver (Colombie Britannique)
15 Société du Port de Prince Rupert (Colombie Britannique)

Tableau 6-17: Profil du système de la voie maritime du Saint-Laurent



4. Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux

Le groupe des principaux aéroports fédéraux est exploité selon des méthodes courantes de comptabilité commerciale. Les états financiers récapitulatifs présentés dans cette sous-section montrent les bénéfices ou les pertes par aéroport et par catégorie d'aéroport (Tableaux 6-18 à 6-20).

Tableau 6-18: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux - Budget des dépenses de 1986-1987 (en milliers de dollars)

Aéroport	Résultats d'exploitation			Dépenses en capital
	Recettes	Dépenses	Profit (Pertes)	
Principaux aéroports fédéraux				
Halifax	9 478	17 313	(7 835)	7 077
Montréal/Dorval	37 874	44 563	(6 689)	2 605
Montréal/Mirabel	25 310	53 363	(28 053)	4 556
Toronto/Lester B. Pearson	120 536	84 834	35 702	19 195
Ottawa	13 168	19 786	(6 618)	19 648
Winnipeg	13 839	21 736	(7 897)	15 571
Calgary	32 976	35 242	(2 266)	11 042
Edmonton	16 899	21 099	(4 200)	2 581
Vancouver	49 949	41 206	8 743	12 782
Taxe sur le transport aérien*	81 503		81 503	
Total	401 532	339 142	62 390	95 057

Tableau 6-19: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux - Prévisions de 1985-1986 (en milliers de dollars)

Aéroport	Résultats d'exploitation			Dépenses en capital
	Recettes	Dépenses	Profit (Pertes)	
Principaux aéroports fédéraux				
Halifax	7 936	16 870	(8 934)	4 200
Montréal/Dorval	31 989	43 456	(11 467)	12 600
Montréal/Mirabel	21 192	52 042	(30 850)	1 500
Toronto/Lester B. Pearson	101 310	82 745	18 565	10 400
Ottawa	15 024	19 283	(4 259)	24 000
Winnipeg	11 529	21 186	(9 657)	17 200
Calgary	27 306	34 362	(7 056)	5 100
Edmonton	14 485	20 565	(6 080)	6 600
Vancouver	42 029	40 183	1 846	19 800
Taxe sur le transport aérien*	190 000		190 000	
Total	462 800	330 692	132 108	101 400

*Nota: Le changement apporté au niveau des recettes tient compte de la réduction des recettes attribuées au Fonds renouvelable des aéroports provenant de la taxe de transport aérien. Pour de plus ample renseignements, se reporter à la page 6-46.

Tableau 6-20: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Dépenses réelles 1984-1985 (en milliers de dollars)

Aéroport	Résultats d'exploitation			Dépenses en capital
	Recettes	Dépenses	Profit (Pertes)	
Principaux aéroports fédéraux				
Halifax	12 898	16 411	(3 513)	2 173
Montréal/Dorval	50 273	42 082	8 191	23 320
Montréal/Mirabel	25 544	50 283	(24 739)	2 608
Toronto/Lester B. Pearson	141 689	79 610	62 079	14 067
Ottawa	17 209	19 011	(1 802)	15 252
Winnipeg	18 768	19 853	(1 085)	4 626
Calgary	40 259	32 408	7 851	4 198
Edmonton	20 829	19 225	1 604	3 456
Vancouver	65 948	36 539	29 409	7 807
	393 417	315 422	77 995	77 507
Autres aéroports				
Gander	2 543	15 616	(13 073)	4 028
Charlottetown	1 029	5 033	(4 004)	4 420
Fredericton	1 407	4 569	(3 162)	1 089
Moncton	1 635	7 243	(5 608)	1 303
Saint John	1 568	5 530	(3 962)	3 354
St. John's	3 774	10 281	(6 507)	3 124
Sydney	1 155	4 914	(3 759)	1 258
Québec	5 052	10 976	(5 924)	1 817
London	1 916	5 992	(4 076)	2 530
Windsor	1 758	4 553	(2 795)	2 855
Regina	4 541	8 159	(3 618)	16 559
Saskatoon	4 670	7 709	(3 039)	1 348
Thunder Bay	3 185	6 420	(3 235)	5 160
Victoria	4 258	6 600	(2 342)	2 701
	38 491	103 595	(65 104)	51 546
Total	431 908	419 017	12 891	129 053

Note: Le Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux a adopté se présente forme le 1er avril 1985.

7. Résumé des recettes/sommes récupérées du Programme des transports aériens

Le tableau 6-21 présente un sommaire des recettes/sommes récupérées du programme des transports aériens.

Elles font l'objet d'un tableau distinct en raison de leur importance par rapport à celles des autres Programmes.

Tableau 6-21: Résumé des recettes/sommes récupérées du Programme des transports aériens (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1986-1987							Total des prévi-sions 1985-1986	Total réel 1984-1985
	Prin-cipaux aéroports fédéraux	Autres aéroports	Services de navi-gation aérienne	Régle-menta-tion de l'avia-tion	Service d'aéro-nefs	Direc-tion et Admis-tration	**Total**		
Recettes									
Loyers, Concessions et stationnement	152 888	29 220	875	16	10	728	**183 737**	171 700	149 719
Droits d'atter-rissage	91 181	15 728	-	-	-	-	**106 909**	81 500	75 613
Droits généraux d'aérogare	57 673	5 301	-	-	-	-	**62 974**	48 800	43 715
Autres recettes	18 170	4 467	17 585	786	641	42	**41 691**	33 500	32 533
Total des recettes	319 912	54 716	18 460	802	651	770	**395 311**	335 500	301 580
Sommes récupérées auprès des principaux aéroports fédéraux:									
Services de contrôle de la circulation aérienne	-	-	61 201	-	-	-	**61 201**	52 700	84 622
Service de gestion	-	38 296	-	-	-	6 234	**44 530**	43 700	54 869
	-	38 296	61 201	-	-	6 234	**105 731**	96 400	139 491
Programme du transport maritime Hélicoptères de la Garde côtière et services de télé-communications	-	-	170	-	12 605	-	**12 775**	13 000	13 499
Services envi-ronnementaux Programme des services météo-rologiques	117	539	827	-	-	-	**1 483**	2 000	1 759
Total des sommes récupérées	117	38 835	62 198	-	12 605	6 234	**119 989**	111 400	154 748
Taxe sur le transport aérien	81 503	223 197	51 300	-	-	-	**356 000**	291 000	225 012
Total des recettes, sommes récupérées et de la taxe sur le transport aérien	401 532	316 748	131 953	802	13 256	7 004	**871 300**	737 900	681 340

8. Fonds renouvelable des magasins

Le tableau suivant montre les dépenses et les recettes réelles jusqu'au 31 mars 1985 ainsi que les dépenses et recettes prévues pour les exercices 1985-1986 et 1986-1987.

Tableau 6-22: Bilan des changements de prélèvement sur le Fonds renouvelable des magasins (en milliers de dollars)

Exercice financier	Solde d'ouverture	Dépenses	Recettes	Solde de fermeture
1982-1983	31 800	14 200	13 500	32 500
1983-1984	32 500	14 900	14 700	32 700
1984-1985	32 700	18 100	17 000	33 800
1985-1986	33 800	25 700	22 100	37 400
1986-1987	37 400	26 000	23 400	40 000

9. Mandat légal

En plus des principales lois citées à la page 1-29, les activités de Transports Canada sont régies par les lois particulières suivantes :

Marine: Les lois suivantes s'appliquent aux fonctions fédérales visant les voies et les terminaux maritimes :

- Loi sur la marine marchande du Canada;
- Loi sur la protection des eaux navigables;
- Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques;
- Loi sur la Société canadienne des ports;
- Loi sur la voie maritime du Saint-Laurent;
- Loi sur le pilotage;
- Loi sur les Commissions de port;
- Loi sur les commissaires du port de Toronto;
- Loi sur les commissaires du port de Hamilton;
- Loi sur les havres publics et les installations portuaires; et
- Loi sur le transport des marchandises par eau.

Air: En vertu de la Loi sur l'aéronautique, le ministre des Transports doit contrôler et réglementer l'aviation civile et superviser toutes les questions liées à l'aéronautique civile. En vertu de cette même loi, le Ministre doit aménager, exploiter et entretenir les aéroports et assurer les services de navigation aérienne.

Surface: Les lois suivantes régissent l'activité du transport de surface: la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile et la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles, la Loi sur le transport par véhicule à moteur ainsi que la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Administration centrale: Les lois suivantes régissent les fonctions de l'Activité de l'administration centrale: la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest et la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. La prestation de certains services de traversier fait aussi partie du mandat du Ministre en vertu des articles 31 et 32 des conditions d'union avec Terre-Neuve et des conditions sous lesquelles l'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération. Aussi, les dispositions visant les sociétés de la Couronne de la Loi sur l'administration financière ont une incidence significative sur les rapports entre CN, CN Marine Inc., VIA Rail et l'Activité de l'administration du Ministère.

10. Sommaires du financement par voies de crédits - sociétés d'État

Les tableaux 6-23 à 6-27 montrent les détails du financement par voie de crédits pour les les sociétés d'État.

Tableau 6-23: Corporation Place du Havre Canada

(en milliers de dollars)	Budget principal 1986–1987	Budget principal 1985–1986
Canada Place	7,345	23,722
Pavillon du Canada:		
Coûts de fonctionnement	12,809	7,998
Dépenses en capital	14,689	48,208
Rentrées autres que gouvernementales	– 14,233	– 12,329
Réduction du fonds de roulement	– 11,426	.....
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	9,184	67,599
Paiements d'autres ministères	.....	6,990
Total des besoins budgétaires	**9,184**	**60,609**

Tableau 6-24: Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

(en milliers de dollars)	Budget principal 1986–1987	Budget principal 1985–1986
Dépenses de fonctionnement	10,339	11,536
Recettes provenant des usagers	6,697	6,544
Dépenses de fonctionnement nettes	3,642	4,992
Moins:		
Articles hors caisse	1,232	1,225
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	2,410	3,767
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	78	88
Total des besoins budgétaires	**2,488**	**3,855**

Tableau 6-25: La Société canadienne des ports

(en milliers de dollars)	Budget principal 1986–1987	Budget principal 1985–1986
Dépenses en capital:		
Sept-Îles —Québec —		
Aménagement de nouvelles installations	6,267	14,047
Chicoutimi — Québec —		
Nouvelles installations	.....	4,662
Churchill — Manitoba —		
Acquisition d'un nouveau remorqueur	2,600	2,500
Total partiel des besoins budgétaires	8,867	21,209
Non-budgétaire:		
Prêts pour le financement des immobilisations	.....	7,971
Total des besoins budgétaires	**8,867**	**29,180**

Tableau 6-26: CN Marine Inc.

(en milliers de dollars)	Budget principal 1986–1987	Budget principal 1985–1986
Dépenses de fonctionnement	193,800	186,618
Recettes provenant des usagers	56,100	52,282
Dépenses de fonctionnement nettes	137,700	134,336
Moins:		
Articles hors caisse	21,300	11,500
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	116,400	122,836
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	29,706	10,075
Total des besoins budgétaires	**146,106**	**132,911**

Tableau 6-27: VIA Rail Canada Inc.

(en milliers de dollars)	Budget principal 1986–1987	Budget principal 1985–1986
Dépenses de fonctionnement	663,400	686,000
Recettes provenant des usagers	232,500	210,500
Dépenses de fonctionnement nettes	430,900	475,500
Moins:		
Articles hors caisse	72,800	55,000
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	358,100	420,500
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	132,300	175,200
Total des besoins budgétaires	**490,400**	**595,700**